XXVII.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (63) 1390

PRESIDENTE 1390, 1421, 1447, 1448
COLASANTO, *Relatore* 1390
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* . . . 1405, 1430, 1440, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447
MACRELLI 1440
DEGLI ESPOSTI 1440
BARBI 1440
NANNI 1440
CAVALIERE 1440
BARBIERI 1440
RUSSO SALVATORE 1441
COLLEONI 1441
GEFTER WONDRICH 1441
TROISI 1441
ANGELINI GIUSEPPE 1441
GRILLI GIOVANNI 1441
AMBROSINI 1442
BARONTINI 1442
GUERRIERI FILIPPO 1442
CURTI AURELIO 1442
MOSCATELLI 1442
DELFINO 1442
CORTESE GIUSEPPE 1442
SCALIA 1442
SABATINI 1442
FOGLIAZZA 1442
AMADEO 1443
PEZZINO 1443
SPALLONE 1443
RAFFAELLI 1444
FORLANI 1444
PAOLUCCI 1444
ROMUALDI 1444
MAGNO 1445
FERRARI FRANCESCO 1445
BENSI 1445, 1446
FERRI 1446
AMICONI 1446, 1447
ANDERLINI 1447, 1448
CECATI 1448

Interrogazioni e interpellanze (*Annunzio*):

PRESIDENTE 1450, 1461
TOGNONI 1460
MAZZONI 1461
ANDERLINI 1461
BRIGHENTI 1461
CAPRARA 1461

Inversione dell'ordine del giorno:

PRESIDENTE 1389

La seduta comincia alle 16,30.

SEMERARO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(*È approvato*).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di passare subito al seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (63).

PRESIDENTE. La discussione generale è stata chiusa, ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Colasanto.

COLASANTO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, in questa mia breve risposta ai colleghi intervenuti nel dibattito seguirò gli stessi criteri della relazione scritta, per quanto attiene alla sistematica ed all'ordine delle materie da trattare. È chiaro che, anche per brevità di esposizione, non ripeterò quanto riportato nella relazione a stampa che i colleghi devono avere la amabilità di tenere presente per maggiore intelligibilità di quanto andrò dicendo.

Devo anzitutto ringraziare i colleghi che, per loro bontà, hanno espresso parole di elogio alla mia relazione e particolarmente gli onorevoli Troisi, Bignardi e Sammartino. Ringrazio pure tutti gli altri intervenuti che, tranne due, hanno largamente e più volte citato quanto io ho scritto: e ciò quasi sempre per esprimere consensi, rare volte per affermare riserve e una o due volte per formulare dissensi su particolari aspetti.

Sul bilancio del Ministero dei trasporti vero e proprio non vi sono state sostanziali osservazioni da parte di alcuno. Per questo nemmeno io credo di intrattenermi oltre su ciò, rimettendomi a quanto notato nella relazione scritta.

Sulla necessità del coordinamento dei mezzi di trasporto non ho notato dissensi sostanziali neppure da parte dei colleghi di destra e di sinistra. Molti « distinguo » ed alcuni dissensi sono venuti fuori quando dai colleghi di alcuni settori si sono cercati i motivi per l'opposizione politica ad ogni costo, o meglio quando si è voluto spiegare o giustificare tale opposizione.

L'onorevole Polano è arrivato ad affermare che la lotta fra la strada e la rotaia è lotta organizzata, con la complicità del Governo, contro le ferrovie dello Stato ed a favore delle imprese private di trasporto. Considerazioni analoghe hanno svolto quasi tutti i colleghi comunisti e socialisti e particolarmente l'onorevole Degli Esposti, che, fra l'altro, vorrebbe far precedere le proprie scelte politiche agli indirizzi ed ai programmi concreti di governo.

Cerchiamo di intenderci, onorevoli colleghi. E, per intenderci, richiamando quanto detto nella relazione preciso che, per me, una sana ed obiettiva politica dei trasporti deve partire dai seguenti principî:

a) il cittadino è padrone di tutti i mezzi di trasporto fissi e mobili di non specifica proprietà privata: così per le strade, le ferrovie, i porti, ecc.;

b) non solo le imprese pubbliche, ma anche quelle private, salendo dalla microeconomia aziendale alla macroeconomia generale di settore, finiscono con l'influenzare in qualche misura anche il mondo economico del singolo uomo. Il cittadino paga le passività derivanti da errori di impostazione generale, come da errori e da speculazioni dei singoli. La distruzione o il mal uso di un qualunque bene, pubblico e privato, costituisce passività sociale che finisce con l'essere pagata da tutti;

c) tutti i beni di cui ci occupiamo sono al servizio dell'uomo, come al servizio dell'uomo è lo Stato con i suoi governi, non l'uomo al servizio dello Stato, come si è ripetutamente affermato dal settore di sinistra. Allo Stato, strumento di benessere, l'uomo affida il compito di indirizzare, coordinare e, se volete, anche dosare l'uso dei beni di cui può disporre a qualunque titolo;

d) nell'ordine dei principî sopra richiamati, lo Stato non solo ha il diritto, ma anche il dovere di coordinare lo sviluppo e l'uso dei mezzi di trasporti fissi e mobili, rispettando la, libertà umana e quindi anche l'impresa privata, fino a quando da quest'ultima non venga danneggiato l'interesse pubblico.

Da qui, a mio avviso, deriva il diritto ed il dovere dello Stato di seguire una politica unitaria dei trasporti, di coordinare le attività dei trasporti e dei trasportatori, nell'interesse del cittadino.

Nella polemica per la limitazione del traffico domenicale dei trasporti pesanti, deviando da questo concetto, si è arrivato sino a parlare di incostituzionalità o di abusi. Esagerazioni dell'una e dell'altra parte: dagli statalizzatori ad ogni costo e dai sostenitori del diritto privato senza limitazioni sociali.

L'impresa privata – e mi rivolgo ai colleghi di sinistra – non è il diavolo da fuggire ad ogni costo: ma una forza cospicua e sempre attiva da utilizzare nell'interesse sociale. L'impresa privata, anche nel campo dei trasporti, è elemento di fecondo sviluppo e di progresso. E tale principalmente resta, fino a quando non si pretende che le sue esigenze debbano avere la precedenza su quelle della collettività. Si tratta anche qui di un problema di misura. Viviamo in un paese ad economia mista e lo Stato può determinare

un indirizzo, non un piano, di ripartizione di compiti senza giungere a tollerare un regime di vero monopolio in un determinato settore.

La divisione dei compiti tra i diversi mezzi di trasporto, come fra la iniziativa pubblica e quella privata, deve farsi cercando i punti di maggiore convenienza e considerando le esigenze del progresso. Credo che nessuno pensi di distruggere un ingente patrimonio esistente per il gusto di rifare tutto da capo. E nessuno pensa di immobilizzarlo legandolo a posizioni sorpassate.

Nella impostazione della maggior parte degli interventi dei colleghi di sinistra non è stato detto nulla sull'indirizzo generale impresso da ministro Angelini e sulle sue conseguenze; si è messa in evidenza una presunta volontà dal Governo di andare contro l'interesse pubblico, a favore delle aziende private.

Non so se in questo campo vi siano state deficienze. Non escludo che potrebbero esservene state. Mi sembra però che, per arrivare ad affermazioni come quelle dei colleghi di sinistra, occorra una sufficiente dose di esagerazione. Secondo me, nell'ambito dello sviluppo dei trasporti, si devono ampliare le ferrovie e le strade: le une e le altre secondo necessità prevedibili in un ragionevole numero di anni, considerando che il padrone delle une e delle altre possa anche non avere la convenienza economica di aggiungere la strada dove basta la ferrovia e viceversa.

In una azienda privata gli investimenti devono rendere almeno in base a determinate prospettive. Lo Stato non opererebbe saggiamente, se si lasciasse guidare solo da mero spirito innovativo, o peggio – come è stato qui affermato con scarso fondamento – da interessi privati che postulano, contro le ferrovie, lo sviluppo dei mezzi automobilistici e quindi degli autotrasporti in genere.

Dobbiamo costruire più strade e più autostrade? Sì, se servono realmente l'interesse del pubblico e non costituiscono un aumento non necessario e non redditizio del patrimonio pubblico. Le decisioni sulla opportunità o meno di una nuova grande autostrada dovrebbero, ad esempio, essere prese d'accordo tra il ministro dei lavori pubblici e quello dei trasporti. Ecco un primo coordinamento necessario; coordinamento sul piano programmatico.

I programmi dei grandi investimenti, per la costruzione di nuove strade o di nuove ferrovie, devono essere concordati fra le due amministrazioni interessate. Se in una certa direzione esiste una ferrovia di capacità sufficiente per il traffico attuale e per il suo incremento prevedibile, non è utile, e tanto meno urgente, costruire autostrade parallele alle linee ferroviarie. Questo è bene dirlo ed è meglio farlo; ma ciò non autorizza ad insinuare, com'è stato fatto dai banchi della sinistra, che anche la costruzione di grandi autostrade sia stata voluta per adesione alla lotta dei monopoli della gomma e dei veicoli gommati contro le ferrovie dello Stato. Leviamoci tutti i paraocchi e non ci facciamo trascinare né dal solo amore per il nuovo, né da un immobilismo che non vuol vedere la spinta del progresso, come sembrano indicare i colleghi comunisti.

Allora costruiamo anche strade; ma, nell'ambito della scelta delle precedenze, esaminiamo l'opportunità sociale ed economica di non aumentare i parallelismi con le ferrovie e di ampliare la rete viaria delle zone nelle quali essa è insufficiente o inadatta, rispetto ai bisogni attuali, e nelle zone nelle quali la strada non è ancora sostituita, o sostituibile, dalla ferrovia. I cittadini non vogliono e non devono pagare le passività evitabili e vogliono pagare solo quelle della strada o solo quelle della ferrovia, se non hanno realmente bisogno di entrambe.

Dalle costruzioni passiamo all'esercizio. Nessun dubbio che, nell'interesse pubblico, si possano e debbano porre limiti ed ostacoli a tendenze che finiscono col creare passività sociali, nel paragone degli oneri e degli utili di tutti i trasporti. Una volta ammessa la persistente convenienza ed utilità delle linee ferroviarie, almeno per il trasporto di grandi masse ed a grandi distanze, è chiaro che non conviene incentivare l'allontanamento dei traffici dalle ferrovie, sino a quando esse presentino ancora margini di capacità di sodisfare le richieste dell'industria e del commercio.

La configurazione geografica del nostro paese e le stesse esigenze del mercato comune europeo, giova ripeterlo, postulano il potenziamento delle grandi linee ferroviarie longitudinali che dovrebbero costituire la spina dorsale dei trasporti. Gli altri mezzi (autotrasporti) devono essere coordinati con la ferrovia, con un criterio che può essere di necessaria complementarietà o di specializzazione per determinate merci, specializzazione che già si sta verificando nel campo delle merci sfuse; in quello di alcuni prodotti alimentari sia per l'incidenza delle spese di carico e scarico, sia per la conservazione dei prodotti durante il trasporto; specializzazioni per derrate conservabili solo a determinate

temperature per il grano, il cemento fuso, i combustibili liquidi, ecc.

Se le strade attuali sono sovraccariche, non è male riportare aliquote di traffico verso la ferrovia, che ha inutilizzato buona parte del suo potenziale. E ciò anche con tasse sugli autotrasporti che si eseguono in determinate direzioni o su determinati grandi e lunghi parallelismi con le ferrovie. Se la sicurezza della circolazione esige le note limitazioni festive al transito degli autotrasporti pesanti con rimorchio, nulla di male che ciò sia fatto: semmai resterebbe solo da accertare la necessità tecnica delle limitazioni e l'idoneità dei provvedimenti presi o da prendere. Ma questa necessità deve essere accertata dalla amministrazione che è in possesso dei necessari elementi di valutazione, e perciò mi rimetto a quanto in proposito potrà e vorrà dire l'onorevole ministro.

Da parte mia preciso che la limitazione festiva del traffico pesante concorrerà alla maggiore sicurezza della circolazione, ma che le condizioni essenziali per tale sicurezza devono essere ricercate principalmente nel grado di addestramento e nelle condizioni fisiche dei conduttori. Di questo e del problema delle patenti mi occuperò in seguito.

Tutti gli onorevoli colleghi intervenuti in questo dibattito hanno riconosciuto che è necessario ed urgente il coordinamento non solo dei programmi di sviluppo, ma anche di tutto quanto interessa l'esercizio dei trasporti. Si regolamenti meglio e subito l'attività dei comitati regionali di cui ho parlato nella relazione, si facciano funzionare questi comitati e si coordini al centro la loro attività.

Se ostassero difficoltà per la pronta costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, si crei almeno una commissione presieduta dal ministro dei trasporti e composta dei rappresentanti delle amministrazioni interessate (ferrovie dello Stato, direzione generale della motorizzazione civile, « Anas », Ente autotrasporti merci, ed eventualmente la polizia stradale ed altri rappresentanti di enti pubblici). Da questa commissione potrebbero essere chiamati, senza voto deliberativo, tecnici qualificati e rappresentanti di interessi, anche privati; ma solo per prospettare ed illustrare determinate situazioni e determinati punti di vista. Con ciò sarebbe sodisfatta anche l'esigenza prospettata dall'onorevole Colitto. Insisto sul concetto che di questa commissione non facciano normalmente parte rappresentanti qualificati, diretti o indiretti, di grandi interessi privati, perché nel passato si è lamentato che le decisioni di organismi analoghi potrebbero essere influenzate dalla presenza di rappresentanti d'interessi privati. Vere o false che siano questa critiche (io non lo so: non lo affermo né lo nego), bisogna tenerne conto e considerare che, anche in questo caso... la moglie di Cesare non dev'essere sospettata.

In tal modo, con un semplice provvedimento ministeriale, si avrebbe un primo organo di coordinamento, in attesa che qualche provvida legge possa realmente precisare gli indirizzi da seguire e gli organi che questi indirizzi devono far applicare, continuamente adattando le norme alla dinamica propria di questo importante settore della vita economica; tanto importante che i trasporti sono stati, anche in questa aula, ricordati come catalizzatori dello sviluppo economido del paese.

A me sembra che con il buon funzionamento dei comitati suddetti e col passaggio dell'« Anas » al Ministero dei trasporti, come invocato nella mia relazione e negli interventi di molti colleghi, si potrebbe avere lo strumento atto al coordinamento ed allo sviluppo di una politica dei trasporti che avesse di mira l'interesse collettivo e non mortificasse oltre il necessario la libera iniziativa privata.

Non occorre, almeno per ora, un'azienda pubblica per i trasporti su strada, come ha invocato l'onorevole Polano e come hanno più o meno auspicato altri colleghi dei settori di sinistra. L'E. A. M., ente pubblico che sovrintende ai trasporti privati, può essere incaricato di indirizzare questi in modo più confacente agli interessi generali del paese. L'I. N. T. può essere potenziato e snellito, agendo come mezzo complementare delle ferrovie dello Stato; senza imporre monopoli ed oneri che finiscono con l'allontanare il traffico delle stesse ferrovie.

A proposito di monopoli privati o di Stato, non è male tener presente quanto ha detto l'onorevole Troisi sul coordinamento europeo dei trasporti e sulla relativa commissione internazionale, che intende ispirare le sue decisioni a due criteri: libera scelta dell'utente ed avvicinamento dei prezzi ai costi di produzione.

Su quanto esposto nella mia relazione, in merito ai trasporti interessanti i grandissimi centri, nessuna obiezione è stata fatta dai colleghi intervenuti. Molti consensi, anche indiretti, sono stati espressi e nessun dissenso. Ciò sottolineo pregando il Governo di tenerne

conto. Tutti d'accordo nel richiedere comunicazioni sotterranee negli abitati e maggiore razionalità e comodità nel traffico dei viaggiatori che ai grandi centri affluiscono quotidianamente con grandi masse di studenti, di lavoratori e di gente che si reca in tali città dai comuni viciniori per acquisti o per semplice svago. Tutti d'accordo nel richiedere che anche le ferrovie dello Stato si adeguino a queste esigenze; tutti d'accordo nel richiedere il coordinamento di tutti i servizi, fatti da aziende pubbliche o da privati, nell'interesse dei cittadini. E alla mia particolare segnalazione riguardante i dintorni di Napoli si sono aggiunte quelle di altri colleghi per la stessa città, per Milano, Torino e Roma. In questo campo le esigenze incalzano. Occorre far presto, agire con idee chiare, con elementi studiati con una certa ponderatezza; ma non lentamente.

Prego l'onorevole ministro di far costituire al più presto l'ufficio studi per queste sistemazioni, dotandolo al più presto di mezzi adeguati per far concludere, entro cinque o sei mesi, la determinazione degli auspicati programmi di sviluppo e di coordinamento. Questo periodo di tempo non è molto limitato, se consideriamo che le amministrazioni hanno già acquisito molti elementi di valutazione e dispongono di uomini abbastanza preparati per lavori del genere.

Ci auguriamo, onorevole ministro, che nella prossima primavera ella possa presentare alla Camera i necessari provvedimenti di legge per le metropolitane dei grandissimi centri e per un organico sviluppo del traffico che interessa i centri stessi.

A scanso di equivoci e, per fare un esempio, oltre a quanto interessa le ferrovie dello Stato, per Napoli, occorre a questo fine considerare la sistemazione della Circumvesuviana, delle tranvie provinciali, della Napoli-Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, della Circumflegrea, della Cumana, delle linee gestite dall'A. T. A. N., per i comuni del nord e per quelli vesuviani. E tutto questo si deve coordinare, ove necessario, con le moltissime autolinee che affluiscono anche da altre province. Questo esempio vale anche come chiarificazione per quanto, in via analogica, si dovrebbe fare per gli altri grandissimi centri.

Lo studio di questo piano, a mio avviso, deve prevedere lo stroncamento della speculazione a mezzo di autolinee che si esercitano con autorizzazioni provvisorie, sui medesimi percorsi delle ferrovie o di altre linee sovvenzionate dallo Stato. Non è possibile che si aumentino le perdite delle società che hanno il bilancio ripianato dallo Stato, a vantaggio di speculatori privati. Questo, purtroppo, si verifica.

Se necessario, si raddrizzino le gambe delle aziende sovvenzionate, tanto più quando queste sono di carattere o di capitale pubblico e quindi dirette ed amministrate da elementi che la pubblica amministrazione può anche sostituire.

Ma, una volta raddrizzate queste e messe le aziende in grado di sodisfare le esigenze del pubblico, non si potrà ulteriormente ammettere o tollerare la concorrenza di privati, concorrenza che non si esercita dove il traffico è meno attivo, ma essenzialmente su linee e tratti di linee in cui vi sono larghe possibilità di speculazione.

Fra i collegamenti dei grandi centri con gli abitati suburbani e con quelli dei comuni viciniori, vi sono linee economicamente attive, linee passive, linee da istituire per motivi sociali, anche se passive. È chiaro che l'attivo di alcune deve colmare il passivo di altre e non può essere distolto verso la speculazione privata. Anche in questi complessi si deve tendere alla autosufficienza economica, cercando di servire la povera gente, con l'aiuto dei meno diseredati e quindi con i proventi dei tratti di grande traffico.

Trasporto a impianti fissi. Su questi è venuto, da tutte le parti della Camera, l'incitamento ad accelerare sia gli ammodernamenti sia le nuove costruzioni in corso.

Dai colleghi di sinistra e specialmente dai comunisti si è obiettato sulla entità delle sovvenzioni ai concessionari. Le concessioni sarebbero troppo onerose per lo Stato, che farebbe meglio a gestire direttamente. Un ponderato parere su questa affermazione potrebbe darsi dopo un attento esame dei bilanci, delle pieghe dei bilanci stessi e dell'organizzazione interna di ciascuna azienda. Mi sembra che queste affermazioni si facciano nel quadro delle statizzazioni ad ogni costo. A me pare che si possa ritenere che l'amministrazione abbia tutelato gli interessi della collettività e che certe critiche, anche graziosamente pittoresche e infarcite di molte inesattezze, come quelle dell'onorevole Francavilla, non hanno motivo di essere.

Veda, onorevole Francavilla, posso condividere le lamentele sull'estrema lentezza dell'andamento di certe nuove costruzioni, come quelle della Bari-Barletta e della Circumflegrea, rilevando gli ostacoli frapposti localmente e la lentezza del Tesoro nel mettere a disposizione gli stanziamenti occorrenti.

Non è esatto, però, onorevole Francavilla che per la Circumvesuviana siano stati stanziati sei miliardi e che questa società sia della S. M. E. Il suo capitale è in maggioranza dell'I. R. I., che ha recentemente designato nuovi amministratori ed un nuovo direttore, col solo risultato certo di aumentare le spese del consiglio di amministrazione e della direzione di una società che, da alcuni anni, ha un bilancio passivo; mentre prima era autosufficiente, sino al punto da non aver mai neppure chiesto né sussidi, né integrazioni di bilancio.

Come l'onorevole Francavilla può rilevare dalla mia relazione scritta, alla Circumvesuviana furono accordati 808 milioni quale contributo forfettario per il raddoppio del binario nel tratto Torre del Greco-Barra, avendo la società già provveduto con mezzi propri al raddoppio dei tratti Napoli-Barra e Torre del Greco-Torre Annunziata. La somma stanziata è assolutamente inadeguata ed io rinnovo al ministro la preghiera di predisporre quanto occorre per rendere possibile la costruzione del suddetto raddoppio. Inoltre, la Circumflegrea, per ultimare la quale si invocano 6 miliardi, non è di natura privatistica: il pacchetto azionario della società appartiene alla « Volturno », che è una azienda elettrica municipalizzata.

Nell'insieme, mi sembra che si possa proseguire sulla via tracciata, sollecitando il Governo a presentare subito i provvedimenti legislativi occorrenti per ultimare le nuove costruzioni in corso e per completare gli ammodernamenti riconosciuti necessari, siano o meno in corso.

A proposito di questi ultimi, contesto che si tratti di spese improduttive o addirittura di sperperi, come hanno sostenuto alcuni colleghi di sinistra. Nella mia relazione credo di aver dimostrato la grande convenienza di questi investimenti per il bilancio dello Stato. Del resto, se non siamo d'accordo su questa mia affermazione, andiamo a farci chiarire le idee dalle popolazioni interessate e dalle maestranze che ricevono lavoro da questi ammodernamenti.

Concludendo su questa parte, rinnovo la preghiera di accelerare le costruzioni degli impianti fissi e del materiale mobile, anche per dare commesse anticongiunturali alle industrie meridionali dell'I. R. I., che navigano in una situazione pesante.

Anche sulla necessità di sopprimere i passaggi a livello con un piano organico che tenga conto del traffico, specialmente in prossimità dei grandi centri, non vi sono state obiezioni sostanziali. Alcuni colleghi di sinistra hanno affermato che ciò dovrebbe farsi a spese delle società concessionarie. Intanto, occorre considerare che una parte di queste concessionarie sono società a capitale pubblico. Ma, indipendentemente da ciò, come è possibile pretendere altri investimenti, quasi infruttiferi, da società che hanno bilanci passivi ? Forse si vorrebbe che provvedessero direttamente, ma chiedendo allo Stato il rimborso delle spese. Questo, sì, che sarebbe troppo comodo per le concessionarie !

Mi auguro quindi che anche per questa sistemazione si trovino i fondi necessari, e presto.

Sulla navigazione interna non ho ascoltato obiezioni di sorta; ma solo qualche parola di lode come prova della bontà della gestione attuale.

A questo punto devo correggere una inesattezza contenuta nella mia relazione: dove si parla di 300 milioni di utili, deve invece intendersi 300 milioni di sovvenzioni statali per nuovi impianti e nuove sistemazioni.

Di vero v'è che delle linee riguardanti i laghi Maggiore, di Como e di Garda, per quelle del primo gruppo si prevede un attivo di 30 milioni mentre per quelle degli altri due laghi si prevedono passivi e sovvenzioni statali di 75 e 50 milioni, rispettivamente. Da ciò risulta che la sovvenzione di quest'anno è complessivamente di 95 milioni, cioè inferiore a quella dell'anno scorso.

Passiamo ai trasporti su strada. Nessun dubbio che questi trasporti vanno sviluppati e potenziati; ma in coordinamento con quelli su rotaie e non oltre i limiti della convenienza collettiva, come accennato innanzi.

Non si può condividere l'opposizione, quasi preconcetta, fatta dai colleghi di sinistra contro questo tipo di trasporti. Il monopolio ferroviario è irrimediabilmente perduto. Non si ostacola il progresso: l'acqua che scende verso il fiume e verso il mare può essere indirizzata ed incanalata; ma deve raggiungere la sua meta ultima. Non è possibile rinviarla verso il monte, né ostacolarne la discesa a valle ed a mare.

I trasporti su strada vanno regolati e coordinati, non ostacolati e tanto meno ostacolati per motivi di principio. Ai colleghi che hanno parlato dei monopoli e dei loro interessi in questo tipo di trasporti faccio presente che, sommando ai camion i rimorchi e dividendo questa somma per il numero delle ditte proprietarie, si ha un coefficiente di appena 1,2. Gestione, quindi, a carattere

sostanzialmente artigiano, non grandi imprese monopolistiche. Con affermazioni a grande effetto, come quelle fatte da alcuni colleghi, non si risolvono i problemi economici di carattere nazionale.

Passando dagli autotrasportatori ai costruttori degli autotrasporti, la situazione cambia e gli interessi in giuoco riguardano aziende di grandissimo rilievo, se non monopolistiche; aziende che influiscono nel fare il bello ed il cattivo tempo in molte attività industriali e specialmente in quelle meccaniche.

A me più che a voi, colleghi della sinistra, dispiacciono le situazioni del genere che contribuiscono ad intristire l'industria di Napoli; ma né io, né voi, possiamo chiedere la rovina della Fiat o della Montecatini o della Pirelli, non fosse altro per non mettere in forse la vita delle masse operaie interessate.

Il discorso dovrebbe essere un altro: quello di contenere gli strapoteri; ma ciò è legato ai tempi ed al costume. E dei tempi e del costume siamo tutti vittime e tutti responsabili, contemporaneamente.

Nella mia relazione ho accennato alla necessità di potenziare gli uffici centrali e periferici della motorizzazione. La discussione in quest'aula ha confermato tale necessità, sottolineando i compiti sempre più importanti e sempre più gravosi di tali uffici che, come detto innanzi, devono anche curare la formulazione e l'esatta applicazione delle norme interessanti la sicurezza della circolazione. Questa sicurezza dipende molto dall'addestramento professionale e dalle condizioni fisiche dei conducenti. Ebbene, si riesaminino le attuali norme in materia e si controlli la persistenza attuale delle condizioni in base alle quali furono rilasciate le patenti.

È stato posto il problema di affidare solo all'ispettorato della motorizzazione il rilascio delle patenti automobilistiche. Niente da obiettare; ma sia chiaro che la patente deve essere concessa a chi possiede i requisiti fisici e psichici. Non bastano i risultati delle visite psico-tecniche; occorre anche conoscere i precedenti e l'individualità della persona cui si concede la patente. E di questa conoscenza non può essere responsabile che l'autorità di pubblica sicurezza.

È stato notato, in un recente congresso, che il ritiro della patente dovrebbe essere deciso dall'autorità giudiziaria; non dalla autorità prefettizia, per evitare abusi. Credo poco agli abusi dei prefetti in questa materia; credo invece alla necessità che un provvedimento del genere sia preso con la massima tempestività. E credo poco opportuno gravare la magistratura di un altro grandissimo numero di piccole cause, che intralcerebbero ulteriormente il suo lavoro, oggi molto superiore all'attività che può essere svolta dall'attuale numero di magistrati.

A questo punto devo ripetere l'invocazione di limitare l'uso dei *motorscooters* ai cittadini che abbiano compiuto almeno 17 anni e che siano muniti di patente, da rilasciarsi sempre dopo gli accertamenti psichici e tecnici. Si potrà discutere sulla spesa, sull'importo di questa patente, che potrebbe rilasciarsi anche gratuitamente; ma a guidare le macchine bisogna mandare sulla strada elementi che abbiano sufficiente maturità per non uccidersi e per non uccidere gli altri. Motivi commerciali ed interessi privati non possono e non debbono prevalere sugli interessi pubblici, sulla incolumità delle persone. Taluno ha scritto che all'estero non esistono vincoli del genere. Da noi la situazione stradale è diversa. E ciò, unito alla calda esuberanza dei nostri giovani, impone precauzioni giuste ed umane.

Un altro problema connesso con i trasporti su strada è, in questi giorni, di grande attualità. Quello del sovrapprezzo sulla benzina, che non sarà soppresso secondo l'ultimo comunicato del Consiglio dei ministri. In base all'ordine del giorno a suo tempo approvato dalla Camera, la soprattassa di lire 14 al litro sulla benzina doveva essere abolita alla fine del prossimo ottobre, anche perché a tale data gli introiti raggiungeranno la somma necessaria per bilanciare il maggior costo dei trasporti dei petroli, per la nota chiusura del canale di Suez. Cambiata la situazione e riesaminata la questione, il Governo ha deciso di non abolire tale soprattassa e di devolverne il ricavato, circa 28 miliardi annui, al miglioramento ed alla sistemazione della rete stradale nazionale.

Il provvedimento non riesce gradito a molti e non potrebbe essere diversamente. Ma i consumatori di benzina devono rendersi conto che tale soprattassa rappresenta un investimento atto anche a migliorare il traffico automobilistico. E migliorandolo si potrà ridurre la possibilità di incidenti stradali, il che vuol dire che questa soprattassa si tramuta, in parte, in un vero contributo di assicurazione contro gli incidenti stessi.

Del disagio degli automobilisti si sono impadronite le sinistre ed anche le destre. L'onorevole Caprara sull'*Unità* annuncia agitazioni e lotte contro questo aumento. L'ono-

revole Caprara tiene presente a che serve questa combattuta soprattassa? Egli vuol dirci quale tassa il Governo dovrebbe imporre, in sostituzione di quella che si vuole abolire? Pretende forse che anche questa parte di investimenti, per il potenziamento delle grandi strade, sia sopportata dai contadini del Mezzogiorno e comunque dai poveri lavoratori che non ne potranno ricavare vantaggi immediati e diretti, come li ricavano proprio gli automobilisti?... (*Interruzioni a sinistra*).

CIANCA. Si disse che era un aumento temporaneo!

COLASANTO, *Relatore*. Ed ora, mutata la situazione, questo sovrapprezzo diventa definitivo, per finanziare nuovi investimenti. Se non siete d'accordo, diteci quale tassa vorreste imporre in sostituzione!

Avete chiesto aumenti di spese in questo settore. Qualcuno deve pagare questo aumento. Non si può avere, contemporaneamente, la botte piena e la moglie ubriaca.

Ed allora, se questo della benzina costituisce per i comunisti un pretesto da porre a base della opposizione per l'opposizione e della lotta per la lotta, si accomodino pure, è affar loro. Noi neghiamo, però, che posizioni del genere possano coprirsi sotto il manto degli interessi dei lavoratori. E non solo, ma da quest'aula denunziamo, proprio ai lavoratori, che la speculazione politica è fatta ai loro danni, come unicamente ai loro danni si opera tutte le volte che si contrasta lo sviluppo, di un qualunque settore, della economia del paese. (*Commenti a sinistra*).

Chiedo solo che i 28 miliardi annui non siano spesi per le grandi autostrade e tanto meno per quelle che corrono parallele alle grandi linee ferroviarie longitudinali. Chiedo, invece, che vengano utilizzati per migliorare la rete viaria delle zone depresse o per aiutare a sistemare i passaggi a livello, sistemazione che abbiamo quasi tutti invocato. E ciò anche se occorressero altre tasse.

A mio avviso, il settore dei trasporti deve almeno essere autosufficiente, sino ad autofinanziare gli ammodernamenti e gli investimenti che si fanno nel settore stesso.

Per finire su quest'argomento, noto:

1°) che la grandissima maggioranza degli autotrasporti merci si svolge sulle statali nord-sud e sulle due trasversali della valle padana, cioè su direttrici parallele alle grandi lineee ferroviarie, che non riescono ad utilizzare una buona parte del loro potenziale;

2°) che gli autotrasporti merci scarseggiano sulle comunicazioni secondarie, che sono naturalmente complementari anche delle ferrovie dello Stato;

3°) che gli autotrasporti viaggiatori si addensano, anche su percorsi uguali o paralleli, vicino ai grandi centri ove da un lato si hanno esercizi redditizi e dall'altro non mancano altri mezzi che talvolta languiscono, con danni anche all'erario, costretto ad erogare sussidi, ripianamenti di bilanci e sovvenzioni;

4°) che molte zone periferiche dei grandi centri sono mal servite perché le relative linee si presentano scarsamente redditizie. E questo contribuisce ad aggravare certi fenomeni urbanistici e certi eccessivi addensamenti di popolazione.

Da queste considerazioni deduco che una politica dei trasporti tendente, nel suo complesso, al massimo rendimento economico e sociale, dovrebbe:

5°) favorire gli autotrasporti a breve distanza e nelle zone e nelle strade in cui difettano. E ciò specialmente con mezzi di modesta e media portata, per renderli accessibili ai più ed ai maggiori servizi, e per spingere a modernizzare i trasporti in tutte le regioni d'Italia. Nei suddetti limiti si dovrebbe esaminare l'opportunità di stabilire linee regolari, per merci, anche sovvenzionate;

6°) favorire la possibilità di linee regolari per trasporti anche promiscui, di viaggiatori e merci, per collegare zone e centri oggi abbandonati;

7°) sviluppare linee per viaggiatori su percorsi socialmente utili, anche se scarsamente redditizie;

8°) facilitare lo sviluppo dei mezzi e delle linee viaggiatori e merci di cui ai precedenti punti 5, 6 e 7, anche con adeguate sovvenzioni da bilanciare con oneri sulle linee viaggiatori molto redditizie e con tasse che si potrebbero imporre sui grandi autotrasporti a grande e grandissima distanza. Per esempio, da oltre cento chilometri in poi, su determinate direttrici.

Secondo statistiche dell'E. A. M., le tonnellate-chilometro di merce trasportata nel 1956 sono state 19.892.865.000. Ammesso di tassare con una lira per tonnellata-chilometro i due terzi di tali trasporti, con le discriminazioni indicate, se ne ricaverebbero quei 10-11 miliardi annui sufficienti a bilanciare le spese per le sovvenzioni invocate per tutte le linee di trasporto non redditizie sul piano economico; ma socialmente utili o addirittura necessarie.

Mi auguro che queste modeste osservazioni possano essere ben considerate e meglio approfondite, per generare provvedimenti atti

a sviluppare una politica dei trasporti che sia atta a favorire lo sviluppo del paese e che sia pure economicamente equilibrata nel suo complesso.

Trasporti a fune: pochi colleghi hanno interloquito sull'argomento. Vi si è particolarmente trattenuto l'onorevole Sammartino. Siamo d'accordo, onorevole ministro, sulla necessità di svilupparli molto, per ragioni di ordine economico, sociale ed umano.

Si è accennato alle possibilità che le funivie aiutino lo sviluppo del turismo. É una gran bella cosa. Ho accennato alla necessità umana di collegare alle pianure, alle valli e ai grandi centri della vita moderna i lavoratori, i contadini che vivono sulle montagne, lontani dalla vita civile.

Trattamento del personale. Da tutti i settori sono venuti confortevoli incitamenti al Governo a tutelare sempre più e sempre meglio tutto il personale dei trasporti pubblici in concessione, ed io aggiungo: anche tutto quello degli autotrasporti privati di ogni genere, perché anche qui vi è molta carenza. Quest'ultimo dei trasporti privati è molto più sfruttato del primo, specialmente per quanto riguarda gli orari di lavoro, nonostante una recente provvida legge. Rinnovo all'onorevole ministro le raccomandazioni d'imporre il rispetto dei contratti di lavoro, come già fatte nella mia relazione.

Rinnovo ai ferrotramvieri, e a tutti i lavoratori dei trasporti su strada, il ringraziamento e il plauso per il loro continuo, oscuro, diuturno lavoro nell'interesse del paese e del popolo italiano.

Un « bravo » particolare a tutti gli autisti; e col « bravo » il riconoscimento che la stragrande maggioranza degli incidenti non è dovuta ad essi, non è dovuta ai conduttori di professione. Con tutto ciò si rivolge anche a loro la preghiera di considerare sacra la loro vita e quella degli altri.

Ed ora passiamo brevemente alle ferrovie dello Stato. Sul bilancio di queste non sono stati fatti rilievi apprezzabili, se si eccettua la costatazione della sua marcia verso il pareggio e la conferma della richiesta, fatta anche da me, di maggiori stanziamenti per la manutenzione degli impianti, per il rinnovo dei macchinari, per le case dei ferrovieri, sia economiche sia patrimoniali.

Degli oneri extra-aziendali e delle concrete possibilità di aumentare gli oneri e di diminuire le spese parleremo in seguito, avendo stabilito di seguire, anche in questa parte, l'ordine della relazione. Devo però respingere qualche affermazione avventata dei colleghi delle sinistre sulla sostanziale esattezza del bilancio stesso.

Ripeto quanto ho scritto nella relazione: nell'insieme il bilancio rispecchia lo sforzo di risanamento economico dell'azienda, sforzo che non è stato ancora sufficiente a raggiungere l'obiettivo solo per difficoltà di ordine generale, non certo imputabili a Tizio o a Caio.

Se volete, la genesi di queste difficoltà potremmo trovarla nel disordine dell'immediato dopoguerra, nella distruzione dei trasporti, nell'intervento delle stesse forze alleate, che ad un certo momento hanno deviato dal naturale cammino il risorgere della vita e delle attività dei trasporti italiani. Ma non mi pare si possano avallare le ampie riserve fatte dall'onorevole Degli Espositi sugli introiti previsti, anche perché la situazione economica generale tende a riprendersi. Né si possono condividere le perplessità dei colleghi Marchesi, Pessi e Bensi sulle entrate e sulle spese. Tutti i colleghi che hanno parlato del riordinamento strutturale dell'azienda non si sono allontanati molto dai concetti esposti nella mia relazione e dai criteri, già noti, del ministro Angelini.

Siamo d'accordo per una maggiore autonomia funzionale, ad incominciare dal consiglio di amministrazione. E, poi, decentramento funzionale, maggiori responsabilità personali dei funzionari, snellimento dei servizi dei magazzini scorte, ammodernamento ed autonomia delle officine, adeguamento ai tempi ed ai criteri industriali delle organizzazioni dei lavori di manutenzione, più attiva partecipazione del personale dipendente alla gestione ferroviaria ed allo studio degli accorgimenti atti a migliorare il risultato finale.

Anche per l'I. N. T. invoco maggiore autonomia e maggiore decentramento, sia per leggere meglio nei suoi bilanci economici, sia per aumentare la sua elasticità di adattamento alla dinamica delle esigenze della complementarietà dei suoi trasporti rispetto a quelli ferroviari.

Da qualche parte è stato chiesto che del consiglio di amministrazione non facciano parte né il ministro, né il sottosegretario: non sono d'accordo. Essi devono rimanervi, come supremi regolatori e come responsabili politici di fronte al Parlamente ed al paese. Devono solo rispettare l'autonomia del consiglio, al quale partecipano alla pari degli altri, con voto eguale agli altri, anche se in condizione di primi tra i pari. Vi è piuttosto da esaminare l'opportunità di sburocratizzare questo consiglio, in modo da avere in esso

meno membri funzionari in servizio o in pensione ed un maggior numero di tecnici e di competenti estranei all'amministrazione. Per il resto, in sostanza, sulla mia relazione e su quello che è stato detto dai colleghi in aula, non mi pare vi sia gran che da osservare.

Comunque sarebbe desiderabile che si pubblicassero le conclusioni, in proposito, della nota commissione Berruti, così come sarebbe utilissimo non attardarsi ulteriormente in questa riforma voluta dai ferrovieri, dal paese e dallo stesso ministro.

Oneri extra-aziendali tutti concordi nel voler leggere chiaro nel bilancio delle ferrovie ed in quello delle altre amministrazioni dello Stato. Ogni amministrazione deve dire chiaramente quel che spende, quel che ricava e quali utili od oneri economici porta alla collettività. Nella mia relazione ho elencato tutti gli oneri extra-aziendali che dovrebbero essere rimborsati alle ferrovie, ho riportato le decisioni della commissione, che tale elenco compilò in base alla nota legge n. 1155, ripetutamente citata in quest'aula. Mi pare che siamo tutti di accordo sulla rivalsa degli oneri extra-aziendali e tutti d'accordo pure nel valutarli più dei 52 miliardi portati in conto in questo bilancio.

Ma, se siamo tutti d'accordo, non valeva certo la pena che alcuni colleghi di sinistra si stracciassero ripetutamente le vesti per la contabilizzazione di questi oneri. In fondo, a parte il problema della chiarezza del bilancio, si tratta di denaro che il proverbiale Pantalone passa dall'una all'altra delle sue tasche. Non vi sono interessi privati in giuoco e tanto meno defraudamenti dell'erario nel suo complesso. Per questo, si è esagerato da coloro che hanno molto tuonato sull'argomento, dando l'impressione che non avevano altri motivi validi per esprimere le comandate preoccupazioni ed i non meno comandati dissensi. Avrei potuto capire ciò nel solo caso che privati avessero rubato allo Stato.

In questo campo tutti d'accordo sulla necessità di camminare per la via intrapresa, ma non è lecito parlare persino di falsi nel bilancio, perché i 52 miliardi stanziati su questo capitolo potrebbero diventare 53 o 55 o 67. Il problema interessa la chiarezza contabile e quasi niente più, ritenendo di scarso fondamento la speranza che la sistemazione contabile possa indurre le altre amministrazioni dello Stato a notevoli economie in questo campo. Negli oneri extra-aziendali sono e devono essere comprese le passività delle linee secondarie, che non si possono sopprimere per motivi sociali o di economia generale. Del cosiddetto taglio dei rami secchi si sono occupati pochi colleghi, facendo serpeggiare consensi all'operazione, pur essendo molto preoccupati dello stato d'animo e della situazione psicologica delle popolazioni interessate. L'onorevole Polano ha drasticamente invocato il taglio dei rami secchi. Ed in tal senso l'onorevole Romualdi ha presentato un ordine del giorno.

Su quest'argomento si è trattenuto più di tutti l'onorevole Sammartino per difendere la vita delle linee delle zone povere o montuose dove anche le strade difettano molto. Condivido queste perplessità; e penso che, nelle operazioni del genere, si debba procedere con molta cautela, pur adottando tutti gli accorgimenti atti a diminuire i disavanzi d'esercizio.

Siamo d'accordo sulla divisione, che è stata fatta anche nel piano quinquennale, in grandi linee di comunicazione, linee di secondaria importanza, linee che possono mantenersi a condizione che qualcuno, e quindi il Tesoro dello Stato, rimborsi gli oneri da considerarsi extraziendali. Qualcosa di analogo alle sovvenzioni che lo Stato dà all'industria privata che esercisce linee ferroviarie passive.

Volendo in qualche caso tentare esperimenti di avvio alla chiusura dell'esercizio, bisogna innanzitutto evitare di far subentrare l'iniziativa privata alle ferrovie dello Stato. Una gestione pubblica degli autotrasporti sostitutivi preoccuperebbe meno le popolazioni interessate. Secondo me, onorevole ministro, l'I. N. T. potrebbe sviluppare anche questa particolare attività sostitutiva, sia per le merci che per i viaggiatori. Io non escludo che in molti casi, quando le popolazioni saranno ben servite da linee di autobus, da camion per trasporto merci anche a collettame, probabilmente saranno eliminate molte delle attuali difficoltà.

Comunque, per questo gruppo di linee secondarie si deve economizzare sulle spese di esercizio ed io penso che sarebbe opportuno riesaminare la possibilità di ridurre molte stazioni ad assuntorie.

Il personale attivo delle stazioni è piuttosto scarso. Lo sarà di più con i prossimi collocamenti a riposo e con la necessaria riduzione degli orari di lavoro, in dipendenza delle nuove norme sullo stato giuridico. La trasformazione in assuntorie di molte piccole stazioni, lasciando le incombenze del movimento ai soli dirigenti centrali, riparerebbe anche alla scarsezza numerica dei capi stazione.

L'onorevole Bignardi ha detto che io mi sarei pronunciato per la costituzione di una cassa conguaglio fra tutti i trasporti, per sopperire al *deficit* delle ferrovie. Non è così. Il mio pensiero è semplicissimo e l'ho precisato parlando del traffico stradale. Vi sono trasporti ricchi e trasporti poverissimi rispetto alla remunerabilità dei servizi dei vettori. Abbiamo interesse, per ragioni sociali ed umane, a mantenere e di ampliare i trasporti poverissimi. Se non vogliamo incidere sugli altri settori produttivi, dobbiamo fare in modo che i trasporti ricchi e ricchissimi contribuiscano in qualche modo alla esistenza degli altri. Ciò potrebbe raggiungersi, all'interno di una stessa amministrazione, aumentando certe tariffe e diminuendone altre. Si potrebbe ricorrere alla imposizione di tasse su determinati trasporti ricchissimi, o a limitazioni di certi mezzi a vantaggio di altri, come, ripeto, ho auspicato parlando dei trasporti su strada.

Il mio è un concetto di massimo rendimento economico e sociale dell'intero settore. Non penso ad una vera e propria cassa conguaglio: Dio mi scampi e liberi dall'idea di voler proporre altre complicazioni e pastoie burocratiche.

Politica tariffaria. I colleghi si sono ampiamente occupati della politica tariffaria, anche in relazione all'andamento dei bilanci previsti nel piano quinquennale.

Alcuni si sono attestati su comode posizioni negative e quasi demagogiche, altri hanno ammesso possibilità di ponderati aumenti. Quasi tutti hanno manifestato perplessità in relazione ai riflessi economici su alcuni settori e su alcune regioni. Nella mia relazione ho scritto: innegabilmente le voci delle tariffe attuali per viaggiatori e merci sono ancorate a sistemi di cinquanta anni fa; può darsi che si debba ritoccarne alcune e lasciarne invariate altre.

Comunque non è possibile che si possa pareggiare il bilancio senza aumentare gli introiti e ridurre le spese. Gli introiti sono principalmente quelli del traffico. Il loro aumento dipende dalle tariffe solo in parte. Per l'amministrazione, su un piano di pura economia aziendale, gli aumenti di tariffe possono spingersi al massimo che non distolga il traffico verso altri mezzi, ricordando che le ferrovie non esercitano in regime di monopolio.

Su un piano sociale ed umano o di semplice interesse economico generale, occorre aggiungere altre considerazioni. Quando sarà necessario far prevalere queste altre considerazioni, la collettività deve risarcire le ferrovie delle particolari passività che essa impone. È incontrovertibile, per esempio, data l'articolazione geografica del nostro paese, che necessitano tariffe differenziali e molto più differenziali di quelle attuali, per i lunghi trasporti nord-sud o viceversa. Particolari agevolazioni devono farsi agli ortofrutticoli ed in generale a tutti i prodotti della terra del Mezzogiorno, che si avviano verso il settentrione e verso i valichi del nord. Sono concepibili agevolazioni tariffarie per le merci che affluiscono o defluiscono da certi porti, anche per analogia a quanto altri praticano per Amburgo e per Fiume, come è stato qui ricordato.

L'onorevole Troisi, in modo particolare, ha chiesto che siano tenute presenti le esigenze del mercato comune e le relative norme che – egli ci ha ricordato – ammettono la possibilità di discriminazioni tariffarie solo per le zone depresse. Quindi, anche sotto quest'aspetto, saremo colle carte in regola se faremo discriminazioni per il mezzogiorno d'Italia.

Contrariamente a quanto affermato dall'onorevole Colitto, io ritengo che bisogna estendere le tariffe a collettame franco domicilio, riducendo più che possibile gli oneri extraferroviari.

Delle proteste degli spedizionieri non si deve tener conto. Non si possono e non si devono maggiorare artificialmente i costi dei trasporti ferroviari. Ciò premesso, l'aumento delle tariffe non deve guardarsi come il diavolo nero ad ogni costo. In questo campo bisogna dare all'esecutivo o se volete, addirittura alla direzione generale delle ferrovie, i poteri per i necessari ritocchi, fatti senza necessari agganciamenti agli indirizzi esistenti e con la dovuta prudenza per non aggravare la situazione del paese e migliorare la situazione dell'azienda.

Con l'onorevole Colitto concordo, invece, sulla richiesta pubblicità delle tariffe, ma non sulla costituzione di una commissione fra l'amministrazione e gli spedizionieri, a meno che a tale commissione non si diano solo poteri meramente e veramente consultivi.

Personale: anche qui alcuni colleghi di sinistra si sono stracciate le vesti per la temuta progressiva diminuzione della consistenza numerica del personale. Io non piango su ragionevoli ridimensionamenti. È chiaro che se ammoderniamo, ridimenzioniamo e riordiniamo gli impianti, il lavoro e quindi il personale deve diminuire. In Commissione

citai l'esempio dell'impianto di modernissimi apparati centrali nella stazione di Napoli. Colà, il servizio prima disimpegnato da circa 130 uomini è ora espletato da 60 agenti con una riduzione di circa 70 unità Prima ancora, con i vecchi sistemi di 40 anni fa, solo i deviatori si avvicinavano ai 200. Questi ultimi erano uomini del tipo di quello immortalato nel monumento al ferroviere esistente a Villa Patrizi: lavoratori destinati a rimanere giorno e notte esposti alle intemperie, a vivere come bestie ed in mezzo a pericoli per manovrare gli scambi; gruppi di uomini che qualche volta possono anche non agire in perfetta consonanza e determinare disastri. Così nel passato. Dopo l'ammodernamento sono necessari pochi deviatori e pochissimi capi stazione per turno. E questi lavorano, ben riparati, in una cabina pulita e linda. Ed i loro sforzi consistono nel manovrare levette e pulsanti che automaticamente indicano la strada e segnano e predispongono gli itinerari dei treni uscenti dalle grandi stazioni.

Amici miei, cosa volete ? Possiamo noi rinunciare ai benefici del progresso ? Non dobbiamo invece sforzarci di liberare l'uomo dalle fatiche più brutali, dalle mansioni più bestiali, per adibirlo ad occupazioni più nobili ? (*Commenti a sinistra*).

INGRAO. Ma se quell'uomo resta disoccupato ?

DEGLI ESPOSTI. Così si aumenta la disoccupazione !

COLASANTO, *Relatore*. Si troverà il modo di occupare questo personale altrimenti, ma non può essere posto il problema della quantità di occupazione in funzione antiprogressista, contro l'automazione ed il progresso della macchina.

Non è così che risolveremo i nostri problemi.

D'altra parte, ad ogni piè sospinto voi invocate criteri industriali. Ebbene, ditemi quale industriale seguirebbe criteri del tipo di quelli che voi state invocando, in questo caso, per le ferrovie ?

DEGLI ESPOSTI. Ed ella che parla così è un sindacalista, tra le altre cose. Cosa andrà a fare questa gente ?

COLASANTO, *Relatore*. Sono un sindacalista che punta anche sul progresso meccanico per alleviare le fatiche dell'uomo, pur non ammettendo che questo progresso sia pagato dai lavoratori. E qui, nessuno sta legando a licenziamenti l'ammodernamento ferroviario. Allo stato dei fatti, anche nelle ferrovie non si devono sciupare forze inutili. L'uomo dev'essere utilizzato dove è necessario e nella misura in cui è necessario. É inutile scandalizzarsi per il fatto che a condurre una locomotiva non a vapore, per determinati servizi, come quelli di manovra, vi sia un solo agente. Rendiamoci conto che per la fatica dei conduttori una locomotiva a vapore è molto diversa da una *Diesel* o da un locomotore. É inutile impegnare in certi servizi agenti che non servono. Dobbiamo liberarli per meglio ripartire altri lavori, per diminuire il lavoro di tutti.

Mi auguro che venga il giorno in cui basterà lavorare solo tre ore producendo, con le macchine, quanto in altri tempi si faceva in 10 e più ore. Non possiamo pretendere di abbruttirci come 50 anni fa. Si troverà il modo di bene utilizzare i maggiori riposi. E nell'insieme si vivrà più da uomini.

DEGLI ESPOSTI. Date allora le ferie ai ferrovieri !

COLASANTO *Relatore*. Chi le nega ? Applicando le nuove norme sullo stato giuridico potremo avere scarsezza di personale di macchina e di scorta, come anche di personale esecutivo per alcune branche. Raccomando all'amministrazione da un lato di assumere tutto il personale che ha vinto i concorsi espletati e, dall'altro, che si prepari a bandire nuovi concorsi.

Nel calcolare la consistenza del personale attualmente occupato nelle ferrovie, si è tenuto anche conto di quello addetto ai servizi appaltati. Qualcuno a questo proposito ha parlato di falso nel bilancio e ha chiesto come si pagheranno questi lavoratori una volta sistemati a ruolo, secondo legge. Questo personale è gia stato pagato negli anni scorsi e lo sarà nell'esercizio in corso, anche se il relativo stanziamento in bilancio è in un capitolo diverso da quello del personale stabile. Perchè parlare di falso, quando si tratta di prelevare sostanzialmente dalla stessa unica fonte, con un semplice storno fra due capitoli di spesa?

Che importa se pago le sigarette con i soldi del taschino di destra o con le monete del taschino di sinistra ? Che importa un trasferimento di fondi dal capitolo *A* al capitolo *B*, quando ciò fa anche applicare le norme di una legge soppravvenuta ?

BETTOLI. Si faccia a meno, allora, di presentare tanti bilanci.

COLASANTO, *Relatore*. Il bilancio è unico. Inventi lei un altro modo per redigerlo, senza dividerlo in capitoli.

Per quanto riguarda le spese per le nuove sistemazioni degli assuntori, ricordo ai col-

leghi di sinistra che anche questi di cui insieme invochiamo la sistemazione, sono già in servizio. E per loro vale quanto detto per quelli dei servizi appaltati.

Ho poi chiesto altri concorsi per andare incontro ai giovani, per preparare le nuove leve, per addestrare i nuovi quadri della vita futura dell'amministrazione ferroviaria.

Ho anche lamentato nella mia relazione, come è stato pure rilevato da altri colleghi, un certo appiattimento che si è verificato negli stipendi di alcune qualifiche, e specialmente per i gradi intermedi, che poi sono i più bassi del gruppo *A* ed i più alti del gruppo *B*. Se confrontiamo gli stipendi del 1938 con quelli del 1958, troviamo che in alcuni casi vi è stata una rivalutazione del 71-72 per cento, e in altri soltanto del 48 per cento. Sarebbe perciò desiderabile correggere queste ingiuste sperequazioni.

Nella relazione ho accennato alla necessità di sviluppare gli incentivi al maggior rendimento. Per questo criterio non si possono approvare gli attuali sistemi di corresponsione dello straordinario e delle trasferte. È errato prestabilire per ogni impianto e per ogni reparto le somme da spendere a questo scopo. Lo straordinario si faccia quando necessita e si paghi a chi lo fa, escludendo, come nel buon tempo antico, i funzionari da un certo grado in su. Lo stesso dico per le trasferte. Col sistema attuale, si hanno solo arrotondamenti di stipendio, lasciando molti scontenti e non raggiungendo gli obbiettivi di migliorare il servizio.

In più ritengo necessario raccomandare di compilare al più presto le tabelle organiche in modo da tener conto di un decente sviluppo di carriera del gruppo *B* e specialmente dei sacrificatissimi anziani, così che, almeno attraverso il progresso di carriera, tutti posson oconseguire almeno parte dei miglioramenti cui giustamente aspirano.

Dai colleghi di sinistra si è parlato di libertà, di commissioni interne, di consiglio di amministrazione. Debbo ricordare in proposito che nelle ferrovie, in questo dopoguerra, dove i lavoratori sono stati premurosi nel volerle, funzionano le commissioni interne di impianto. Dal 1946, se non sbaglio, i lavoratori sono rappresentati, prima per designazione e poi per elezioni, nel consiglio di amministrazione.

Ricordate che voi comunisti non partecipaste all'elezione dei rappresentanti del consiglio di amministrazione, la prima volta che l'allora ministro Corbellini vi chiese di sostituire gli eletti ai designati. (*Commenti a sinistra*).

DEGLI ESPOSTI. Per il sistema di elezione.

COLASANTO, *Relatore*. Non deve essere fatto tutto secondo il vostro interesse. Si è visto poi che vi eravate sbagliati e che il sistema elettorale non ha mancato di darvi la rappresentanza che vi spettava. Sia però chiaro, onorevoli colleghi, che le commissioni interne funzionano con naturali e determinati limiti che sono segnati dalle esigenze del servizio. Voi non potete pretendere, colleghi dell'estrema sinistra, che vi siano troppi vostri compagni che non prestino alcuna attività lavorativa a beneficio dell'amministrazione, occupandosi soltanto della vostra propaganda politica. (*Vive proteste a sinistra*). Vivo nell'ambiente e so quello che dico.

DEGLI ESPOSTI. Quale ambiente ?

COLASANTO, *Relatore*. Sono ferroviere da quando avevo diciotto anni e due mesi.

Voi avete parlato di libertà; la libertà nelle ferrovie è stata sempre conculcata da voi e non da altri. (*Proteste a sinistra*). Sì, signori, troppa prepotenza, troppi legami e troppe acquiescenze di capoccioni con voi e con i vostri metodi. Molta povera gente che vuol vivere in pace è costretta a seguirvi, a prendere le vostre tessere, a non sentirsi, negli impianti ferroviari, sindacalmente e politicamente libera.

Molti, per quieto vivere, sono con voi negli impianti ferroviari; ma non nei loro domicili e fuori di tali impianti.

Voi avete parlato di discriminazione: io prego i colleghi di nominare una Commissione per accertare qual è la carriera che hanno fatto i comunisti e i sindacalisti della C.G.I.L. e quella che hanno fatto invece gli altri. (*Proteste a sinistra — Interruzione del deputato Degli Esposti*). Bisogna che la libertà non sia un nome vano neanche nelle ferrovie. (*Commenti a sinistra*).

E, d'altra parte, voi sapete bene che nei riguardi nostri – non tanto di democristiani, quanto di cattolici – in molte zone delle gerarchie ferroviarie, vi sono vecchie ruggini di origine settaria, per cui ci si combatte a colpi bassi, anche se si fanno atti di ossequio al signor ministro. Costoro, pel vecchio settorio « dagli al prete » che ora non si dice, ma si pratica, sotto sotto, finiscono con l'essere contro di noi ed al vostro fianco.

DEGLI ESPOSTI. Ma promuova veramente codesta Commissione di inchiesta di cui ha parlato e allora si vedrà veramente chi sono coloro che hanno beneficiato di privilegi !

COLASANTO, *Relatore*. A proposito di libertà si veda il caso, ad esempio, di Bologna. Ieri un collega si è preoccupato per le spese dell'alloggio del direttore compartimentale di Bologna. Ora, può darsi che il direttore compartimentale di Bologna abbia speso più del necessario per il proprio alloggio, ma può anche essere il contrario: non ho elementi di valutazione e non mi pronunzio.

DEGLI ESPOSTI. Cinque milioni!

COLASANTO, *Relatore*. Quando voi parlate qui e nei comizi, volete impiccare tutti quanti, direttori e padroni. Viceversa, quando vi trovate di fronte a loro, siete molto più ossequienti di noi. (*Vive proteste a sinistra*).

A Bologna, in occasione della Pasqua, fu celebrata una messa dal cardinal Lercaro, nelle officine e nel deposito locomotive.

Nella circostanza fu benedetto il cippo commemorativo dei ferrovieri caduti nella lotta per la liberazione. Il cardinale onorò con la porpora ed aiutò col suffragio cristiano queste vittime della libertà e della democrazia. Che volevate? Signori compagni, credete di rispettare la nostra libertà di cattolici?

Una voce a sinistra. Ma i denari...

COLASANTO, *Relatore*. Parleremo dopo dei denari. Per la cerimonia si provvide allo addobbo con materiale che fu poi recuperato interamente e con manodopera volontaria.

DEGLI ESPOSTI. Tutte storie! Era personale in servizio retribuito.

COLASANTO, *Relatore*. No, era libero. Alla fine della messa venne distribuito un rinfresco, offerto dall'« Onarmo ». Altro che delitto! Si vede che voi stavate già freschi e non avevate bisogno di altri rinfreschi.

Una voce a sinistra. Spiritoso!

COLASANTO, *Relatore*. La stessa cerimonia si è svolta nella Pasqua del 1958.

Nel 1957 l'*Unità* scrisse un articolo in cui deplorava lo sperpero di denaro e l'impiego di personale ferroviario per tale cerimonia. Sperpero che non vi è mai stato, perché il personale prestatosi volontariamente ed impiegato in quelle occasioni era in numero tanto esiguo da non ridurre affatto il livello di produzione. Nessun danno all'amministrazione.

Pensate, onorevoli colleghi di tutti i settori: un operaio che perde tempo per mettere una tovaglia, due candele ed una croce su un tavolino, per una cerimonia religiosa! Pensate, quale immensa causa di rovina per le ferrovie!

Invece, io denuncio alla Camera e al paese gli sperperi reali che voi avete sempre fatto per le vostre manifestazioni politiche e parapolitiche; quelli che da sempre... (*Interruzioni a sinistra*).

Signor ministro, vi è troppa gente in ferrovia che va in giro e non lavora; vi è troppa gente che abusa delle cariche sindacali, che velatamente minaccia dipendenti, colleghi e superiori, che in un modo e nell'altro ricatta tutti e fa i propri comodi! E questi sono i vostri, o compagni! Vi è troppa gente che abusa dell'amministrazione ferroviaria, ed anche questi sono i vostri, o compagni! (*Proteste a sinistra*).

Quando volete, mi posso mettere a vostra disposizione. E parleremo anche di quello che succede nel cosiddetto dopolavoro; e della relativa supina acquiescenza dei rappresentanti dell'amministrazione alle vostre pretese.

Altro argomento: quello dei punti di merito. Non so se nella attribuzione dei punti di merito per il premio di interessamento si sia più o meno larghi e più o meno giusti. Oggi io vivo fuori dall'ambiente. Una cosa è certa: che, se questi punti di merito devono rappresentare un incentivo a produrre meglio e di più, non possono essere uguali per tutti.

Passiamo alle qualifiche. Nel passato, i funzionari delle ferrovie, per non farsi nemici, davano a tutti « ottimo ». Poi, quando si trattava di riconoscimenti effettivi e di promozioni, fra tutti gli « ottimi » sceglievano col metodo comparativo, o dei compari, come suol dirsi tra i ferrovieri. Oggi se le qualifiche superiori non saranno date a tutti, ma soltanto ad un numero, non percentuale, ma limitato, non si dovrebbero ripetere gli abusi che si verificavano nel passato, specialmente per le promozioni. E allora, proprio in nome di una maggiore giustizia, in nome di una maggiore chiarezza, in nome dell'assunzione diretta di responsabilità da parte dei superiori che dovranno dare le qualifiche, diciamo che le qualifiche devono essere discriminate e che le graduatorie da esse risultanti devono essere rispettate.

DEGLI ESPOSTI. Con criteri di giustizia.

COLASANTO, *Relatore*. Con criteri di giustizia, sì; ma non possiamo invitare a dare a tutti la qualifica massima; perché ciò sarebbe ingiusto e contrario all'interesse dello stesso personale. Questo lo possono chiedere quelli che non sanno niente, e che non sanno e non vogliono far niente. Questi vogliono la qualifica massima perché poi, attraverso gli amici, i compagni, i funzionari compartimentali e della direzione generale, pensano di arrangiarsi e di prepararsi la strada. Quelli che invece la strada se la vogliono fare da

sé, coi loro meriti e con il loro lavoro, hanno tutto l'interesse di sapere chiaramente quel che pensano di loro i superiori; e qual è la sorte che li attende nei riguardi delle promozioni e dei premi di merito.

È stato detto qui che bisogna occuparsi dell'aggiunta di famiglia. È vero, signor ministro; anche la C. I. S. L. ha posto da un pezzo sul tappeto questo problema. Le retribuzioni degli statali, e quindi quelle dei ferrovieri, furono con la nota legge delegata adeguate al costo della vita al 1° gennaio 1954. I successivi ritocchi tabellari riguardano solo il personale d'esercizio per il loro particolare servizio. Dall'inizio del 1954 a quello di quest'anno, secondo l'« Istat », il costo della vita è aumentato del 16,90 per cento. In effetti tale aumento è molto maggiore, per le categorie per le quali incide più fortemente il costo dell'alimentazione. Il direttore generale della Banca d'Italia, nell'ultima assemblea annuale, affermò che l'indice del costo della vita è aumentato del 4,1 per cento dal giugno 1957 al marzo 1958. L'aggiunta di famiglia è rimasta ancora quella del gennaio 1951 e, per gli statali, è inferiore del 26 per cento e del 61 per cento rispetto agli impiegati dell'industria ed a quelli delle banche, per le città con oltre 800.000 abitanti.

Queste percentuali aumentano per le città meno popolate. Ciò stante, onorevole ministro, occorre rivedere le retribuzioni per adeguarle al costo della vita. Magari incominciando dall'adeguamento dell'aggiunta di famiglia, per andare subito incontro ai più bisognosi.

Il problema non interessa soltanto il ministro dei trasporti; ma tutto il Governo. Ed io spero che l'onorevole Angelini sarà bravissimo avvocato dei suoi dipendenti presso gli altri suoi colleghi di Governo.

Per i turni di lavoro e per le perequazioni di alcune situazioni che le leggi non hanno risolto del tutto, come quelle dei combattenti, dei diplomati ecc., rimando i colleghi a quanto scritto nella relazione e prego nuovamente l'amministrazione di rimuovere questi motivi di scontento.

Innegabilmente per il maggiore rendimento dell'amministrazione delle ferrovie, occorre personale non insodisfatto, ben pagato e meglio guidato.

Ritengo che il personale ferroviario sia all'altezza del suo compito pur attendendo un maggior riconoscimento dei propri meriti. Sussistono certe incrostazioni venute su dal 1944-45, quando non si faceva niente e quando quei compagni di là (*Indica la sinistra*) facevano il bello e il cattivo tempo in tutti gli uffici e in tutti gli impianti. (*Proteste a sinistra*).

Perché protestate tanto ? L'ho detto prima e lo ripeto: esaminiamo la carriera fatta dai vostri compagni e quella fatta dai nostri amici.

Ancora oggi in molti impianti, e specialmente nelle officine, la gente ha paura di non mostrarsi conformista ai comunisti. E la persistenza di questo timore deve vergognare ogni uomo ben nato e ogni buon italiano.

Piano quinquennale. È stata da tutti lamentata l'insufficienza degli stanziamenti Si era parlato di 600-700 miliardi da investire, mentre il piano ne prevede molto meno. Anche io vorrei di più e, chiacchierando in privato con l'amico e collega onorevole Troisi, dicevo che forse ci vorrebbero 2.000 miliardi per sistemare completamente bene la rete ferroviaria italiana. Però un passo alla volta. Dopo tutto, se oggi fosse stato possibile dire al ministro dei trasporti: « Qui vi sono i 2.000 miliardi », l'onorevole Angelini non avrebbe saputo come spenderli subito, perché sono necessari i tempi tecnici per preparare e studiare come spendere bene il denaro. Quindi, l'augurio che a queste prime *tranches* ne seguano altre; che al primo piano di sviluppo possa seguire immediatamente il secondo già annunciato; che al secondo possa seguire al più presto il terzo. Per ora non ci lamentiamo di quello che si è ottenuto, che non è molto poco. Ringraziamo il Signore che intanto ci cominciamo a mettere sulla buona strada. Ne era tempo ed ora.

L'onorevole Bardanzellu si è occupato tanto della Sardegna. Anche noi siamo convinti, proprio per quel senso di fratellanza e di solidarietà che ci deve essere fra tutti gli italiani, che bisogna fare in modo che i prodotti della Sardegna possano raggiungere tutti i mercati della terraferma alle stesse condizioni dei prodotti delle altre regioni d'Italia. E ciò non soltanto per spirito di solidarietà; ma anche, se volete, per un concetto egoistico. L'Italia è povera e ha bisogno di valorizzare tutto il suo territorio, anche le sue terre non ricche. Perché questo sia possibile per la Sardegna, è necessario, innegabilmente, migliorare l'efficienza dei trasporti da e per il continente, oltre quelli dell'isola, risolvendo anche le difficoltà derivanti dalle linee a scartamento ridotto.

Energia elettrica: Ecco un altro cavallo di battaglia dei colleghi della sinistra. Nella mia relazione ho chiesto che sarebbe deside-

rabile che la prossima volta, nella relazione, si dicesse quanto a chilowattore si paga l'energia privata e quanto costa l'energia che l'amministrazione produce in proprio. La amministrazione ferroviaria ha ormai la maggioranza della Lardarello ed è cointeressata in altre centrali elettriche; però la gran parte delle energie la deve comprare da industrie a capitale pubblico e da industrie private. Tenete presente che se non la comprasse, dovrebbe produrla in qualche posto e trasportarsela ai punti di utilizzazione. E per questo trasporto dovrebbe avere una propria immensa e grandiosa rete elettrica ad alto e ad altissimo potenziale, oppure fittare le primarie di altre società. Nel piano è prevista la costruzione di una centrale termica con la spesa di 12 miliardi. Siamo all'epoca delle centrali atomiche; ma ben venga questa centrale termica. E mi auguro che l'onorevole ministro vorrà farla ubicare preferibilmente nel Mezzogiorno, in località che renda facile il collegamento alle primarie dell'amministrazione, lontano da posti nei quali esiste molta energia idroelettrica, dai posti ove l'amministrazione ne produca e da quelli ove saranno ubicate le centrali atomiche.

Questa centrale deve servire non soltanto per fornire energia a prezzo minore all'amministrazione ferroviaria, ma anche ad aiutare la costellazione dei punti nei quali si può disporre di energia elettrica.

A proposito dei costi di cui innanzi, è utile precisare che la comparazione dovrà essere fatta fra elementi omogenei e riferenti, ad esempio, all'energia consegnata, ai morsetti delle centrali ed ai morsetti delle sottostazioni delle ferrovie.

Grandi linee di comunicazione. Credo che siamo stati tutti d'accordo nel chiedere che le linee di grandi comunicazioni siano potenziate, che siano sistemati alcuni raccordi, che sia costruito qualche altro tratto, come quello da Salerno a Napoli, di cui è cenno nella mia relazione. Debbo aggiungere l'esigenza di completare la ricostruzione del doppio binario sui tratti della Caserta-Cassino-Roma, ove ciò non è stato ancora fatto. Questo necessita anche in relazione al traffico che giungerà a Caianello con l'attivazione della nuova linea trasversale di cui ha molto diffusamente e molto bene parlato l'onorevole Sammartino. Questa sistemazione, a mio avviso, è postulata anche dal fatto che la direttissima Napoli-Roma si va saturando, sino a richiedere che incrementi ulteriori di traffico siano istradati via Cassino.

Il complemento di questo raddoppio non costerebbe eccessivamente, soprattutto se si accede al principio di «dieselizzare» la linea.

Mi permetto di rinnovare all'onorevole ministro la preghiera di considerare la necessità di sganciare la metropolitana di Napoli dal servizio dei treni a lungo percorso e di esaminare, nel contempo, la possibilità di un tronco di circonvallazione intorno a Napoli per agevolare il traffico che si svolge dai Campi Flegrei e da Pozzuoli verso il sud di Napoli. A questo proposito desidero far presente che, parlando di potenziamento delle principali longitudinali, bisogna tener conto del fatto che, una volta raddoppiato il binario da Battipaglia a Reggio Calabria, ci troveremo di fronte ad una strozzatura tra Salerno e Napoli. Si tratta di un problema che bisogna porre seriamente alla studio.

Elettrificazione: debbo innanzitutto, a questo proposito, dare atto di un equivoco in cui sono incorso nella stesura della mia relazione. Nel confrontare il programma del piano quinquennale con i lavori e le forniture già deliberate alla data del 1° settembre ultimo scorso, ho notato che erano state trascurate le grandi linee di comunicazione per concentrare un primo sforzo su alcune maglie complementari dell'attuale rete del nord e del centro. L'obbiezione da me fatta a questo riguardo – mi piace darne pienamente atto in questo momento – va rettificata perchè all'elettrificazione della Pescara-Ancona ed al completamento della elettrificazione della Messina-Catania e della Venezia-Trieste l'amministrazione ferroviaria sta provvedendo con altri fondi. Resta da augurarsi soltanto che il programma, così come è stato predisposto, possa andare avanti con la maggiore celerità possibile.

Così non hanno ragione di essere le preoccupazioni espresse da taluni colleghi del Piemonte per quanto riguarda la sostituzione dell'attuale sistema di trazione delle linee liguri e piemontesi. Nelle linee secondarie di queste regioni si provvederà con la dieselizzazione se non si riterrà conveniente elettrificarle a 3.000 *wolt* continui, come quelle principali.

Materiale mobile: tutti hanno approvato il piano per il materiale mobile e, del resto, al servizio trazione e ai funzionari che lo reggono (fra i quali è sempre stato scelto il direttore generale delle ferrovie) non possono che essere espressi elogi. Certo, se avranno maggiori mezzi faranno più e meglio.

Io devo, per altro, rinnovare la preghiera a questo servizio ed al ministro Angelini di

riesaminare il piano di sistemazione degli impianti fissi della trazione, tenendo conto anche delle necessità sociali del nostro paese.

Non è concepibile che sia a Terni l'officina di grandi riparazioni dei locomotori. Occorre riservare al meridione una di queste officine ed una per le locomotive *Diesel*. Si agirà così secondo l'indirizzo che il Parlamento ha segnato anche con le leggi in materia di industrializzazione del Mezzogiorno e per non invertire indirizzi seguiti da sempre. Oltre tutto, mantenendo le officine molto decentrate rispetto alle linee che devono servire, si spendono milioni che sarebbe meglio impiegare più utilmente. Per questo e per le officine di Pietrarsa e di Granili, mi richiamo a un mio intervento dello scorso anno su questo bilancio.

Nel campo delle riparazioni delle motrici dello stesso materiale rimorchiato, il piano della trazione ignora il sud, o meglio lo ricorda per progettare smantellamenti e e per ridurre a officine di media riparazione quelle di Foggia e di Reggio Calabria che sono attualmente di grande riparazione.

Devo, a questo punto, rinnovare lamentele e preghiere sulla ripartizione regionale delle commesse dei macchinari e dei materiali. Dove si acquista tutto il materiale per gli impianti fissi, ad incominciare da quelli della elettrificazione ed a finire a quelli di sicurezza e di segnalamento?

Si fa quasi tutto al nord. Per le locomotive ed i carri da costruire in base al piano quinquennale le cui forniture risultano approvate al 1° settembre scorso, la parte ordinata alle officine del Mezzogiorno e al lordo di milioni 1.135, ed al netto, depurato di quello che le ditte assegnatarie delle commesse devono comprare al nord, si può valutare molto meno di 800 milioni, pari a meno del 3 per cento invece del 20 per cento assegnato dalla legge.

Temo che l'onorevole ministro possa rispondere che da Napoli in giù mancano le industrie adatte. Io non condivido questa opinione; ma l'uomo della strada del sud può ben ricordare che le grandi industrie meccaniche napoletane sono tutte dell'I. R. I. al cento per cento. E può ben temere che contrariamente a quanto pensa e vuole il Governo, il ministro delle partecipazioni statali si assuma il compito di lasciare distruggere le industrie meridionale per non mettere il ministro dei trasporti in grado di distogliere commesse dalle industrie del nord.

E concludo, onorevoli, colleghi. Sul piano quinquennale, da ogni parte si sono espressi consensi e poche sono state le riserve. Da parte mia, ho fatto qualche osservazione sulla spesa prevista per il personale nei prossimi 4 anni. Ricorderò ai colleghi che se in questo campo avremo qualche maggiore onere, esso sarà largamente compensato e dalla diminuzione numerica dei dipendenti e dal loro maggior rendimento.

Nell'insieme, l'indirizzo politico seguito dal ministro dei trasporti, si deve approvare. Del resto, anche nel corso della discussione, nessuno ha potuto esprimere critiche sostanziali all'opera del ministro Angelini. E gli oppositori preconcetti non avendo argomenti fondati si sono limitati ai soliti luoghi comuni. Il che è una riprova che, sostanzialmente, l'amministrazione dei trasporti sta camminando sulla buona strada.

Noi non pensiamo che con il piano quinquennale si risolveranno tutti i mali. Ci auguriamo di poter trovare maggiore sensibilità anche per quei bisogni locali cui ho accennato. Ma nella sostanza, anche dopo aver notato piccole mende, dobbiamo dire che il Ministero dei trasporti, e con esso la direzione generale delle motorizzazione e quella delle ferrovie dello Stato, operano bene, e con soddisfazione del paese.

I ferrovieri italiani hanno capacità e volontà di ben lavorare. Devono fare qualche altro sforzo, ho detto nella mia relazione; ma devono farlo unicamente perché l'amministrazione delle ferrovie dello Stato deve essere di esempio, in ogni istanza, a tutte le altre amministrazioni dello Stato. Questa ambizione l'ha avuta in altri tempi, deve tornare ad averla, e deve essere l'ambizione di tutti i ferrovieri.

A tutti i ferrovieri, che si sanno sacrificare, anche quando sono frastornati da certa propaganda, mi pare non debba mancare il saluto, il ringraziamento ed il plauso della Camera per quanto fanno a favore del popolo italiano e dell'economia del paese. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti ha sempre offerto occasione a questa Assemblea e al rappresentante del Governo di fare un ampio esame delle attività del Ministero, dei singoli problemi connessi a questa attività, delle prospettive di soluzione che si offrono.

I vari settori dei trasporti su impianti fissi, su strada ordinaria, della motorizzazione, della navigazione interna, hanno sempre

formato oggetto di ampie ed esaurienti discussioni che hanno consentito una rassegna panoramica di quanto si è fatto, di quanto si doveva fare e di quanto si potrà fare nel settore delle comunicazioni terrestri. Anche l'odierna discussione è stata invero ampia, approfondita e interessante, mantenendosi così nella linea tradizionale. Onde io traggo motivo per rivolgere il mio ringraziamento al relatore, onorevole Colasanto, che ha presentato una relazione vasta, chiara ed esauriente, e a tutti gli onorevoli deputati che hanno preso parte al dibattito. I loro interventi saranno da me considerati con ogni attenzione e con ogni premura. Per parte mia, mi limiterò a una esposizione per quanto possibile succinta, ma non per questo meno proficua, con la speranza che in tal modo, su di uno sfondo più limitato, i problemi che enuncerò (e saranno i più importanti) acquisteranno un maggior rilievo per l'attenzione degli onorevoli deputati. Procurerò, altresì, di rispondere per quanto attiene alle questioni di carattere generale ai vari oratori, riservandomi di rispondere sui problemi di carattere particolare in sede di discussione degli ordini del giorno.

Mi sia consentita, onorevoli deputati, una premessa d'ordine generale: la constatazione del sempre crescente sviluppo del già vasto settore delle comunicazioni terrestri e, in particolare, delle autolinee. Essa servirà a illuminare gli onorevoli deputati sulle difficoltà che dobbiamo superare nel nostro cammino, sulla consistenza dell'azione svolta, sulla necessità, che in seguito prospetterò, di adeguare i mezzi e gli strumenti alle esigenze della concreta realtà.

Alla base di questo sviluppo – è bene notarlo subito – non esiste un deprecabile spirito di una ruinosa concorrenza, ma è evidente la connessione con l'evoluzione delle condizioni economiche del nostro paese, alle quali, in rapporto di strumentalità, si pone lo sviluppo dei mezzi di comunicazione. È in questa prospettiva che il Ministero dei trasporti intende inquadrare le complesse questioni che si riferiscono a questo settore essenziale per le nostre comunicazioni ed è soltanto a questa condizione che l'attività del Ministero deve intendersi propulsiva di nuove idee e di nuove iniziative. Posso quindi bene affermare che la mia azione in questo settore ha continuato di fatto ad essere ispirata a un sano coordinamento, avente per fine la sodisfazione di quelle reali necessità che costituiscono l'interesse pubblico. Coordinamento tanto più necessario e complesso quando si consideri che oltre alla azienda delle ferrovie statali, la cui vitalità occorre difendere a tutti i costi, operano nel settore 1.628 operatori economici; onde è particolarmente complessa l'azione intesa a conciliare l'interesse pubblico con quello privato e ad assicurare una posizione di preminenza alle esigenze del pubblico servizio.

Agli oratori che, come l'onorevole Polano, muovendo dalla considerazione che, in questi ultimi anni, all'aumento del numero delle autolinee, non ha fatto riscontro il proporzionale aumento del numero delle ditte esercenti, ma addirittura una flessione, hanno tratto la conclusione che l'amministrazione perseguirebbe una politica tale da favorire le grandi società, e, quindi, la formazione di monopoli, desidero fare le seguenti precisazioni.

È esatto che nel 1955 operavano nel settore circa 1.700 imprese le quali, nonostante lo sviluppo delle autolinee, si sono ridotte nel 1957 a 1.622. Ma le cause di questo fenomeno vanno individuate in un naturale ridimensionamento del settore stesso, che, nel periodo successivo alla guerra, aveva visto sorgere un numero elevatissimo di concessionari improvvisati, attirati dai facili guadagni di allora. A seguito del normalizzarsi della situazione dei trasporti, per effetto soprattutto del ripristino dei servizi ferroviari, costoro, venutisi a trovare in difficoltà economiche, hanno preferito cedere le concessioni ad altre aziende maggiormente attrezzate e finanziariamente solide. In realtà, la maggiore esperienza delle aziende, consolidatesi in decenni di attività, che per la più razionale utilizzazione del personale e del materiale sono in grado di conseguire costi di esercizio più bassi, ha in certo qual modo favorito l'assunzione da parte delle medesime di autolinee che, inquadrate in una rete più vasta e bene armonizzata, hanno perduto la loro deficitarietà, diventando economicamente vitali; fenomeno che spesso si è verificato, di compensazione fra autolinee a scarso reddito e autolinee a reddito normale o anche notevole.

A questo naturale, spontaneo fenomeno di trasferimento di concessioni tra ditte, l'amministrazione non ha potuto né può opporsi poiché la legge prevede, disciplinandolo, l'istituto della cessione e, comunque, perché si tratta di operazione di natura privatistica – di cui il concessionario è unico giudice – che può essere ostacolata nel solo caso che l'interesse pubblico lo imponga.

Ho voluto dare una spiegazione, che mi pare esauriente, del fenomeno. Aggiungerò, peraltro, che esso non ha mai assunto propor-

zioni non dico preoccupanti, ma neppure di qualche rilievo. Non solo, ma il carattere di transitorietà del fenomeno di cui mi sto occupando è dimostrato dal fatto che dalle statistiche per il 1958, in corso di elaborazione, risulta che, rispetto al 1957, all'ulteriore aumento di autolinee ha fatto riscontro un aumento del numero delle ditte esercenti. Questo aumento, seppure lieve, va assunto come indice di una situazione che tende a modificarsi, e ciò anche per la solerte azione della amministrazione, la quale, pur disponendo di uno strumento legislativo inadeguato, segue costantemente la direttiva di evitare la formazione di grossi complessi, favorendo e proteggendo, nel limite in cui l'interesse pubblico lo giustifica e lo esige, i piccoli concessionari, la cui funzione politica e sociale non può essere misconosciuta.

Va anche sottolineato il fatto che su 1.628 ditte esercenti, 1.450 sono rappresentate da concessionari che hanno complessi che non superano le cinque autolinee, mentre i grossi complessi aziendali non superano le 40-50 unità. Si deve pertanto concludere che l'attività di trasporto di persone in Italia è affidata nella quasi totalità ad aziende di media dimensione, che svolgono la loro attività con sodisfazione del pubblico.

Certamente l'attuale situazione delle autolinee richiede, anche sul piano normativo, una più moderna, più confacente ed organica disciplina. La Camera sa che ho presentato pochi mesi prima della fine della passata legislatura un disegno di legge concernente la riforma, secondo le esigenze moderne, direi attuali, della legge regolatrice del 1939. Il provvedimento è ora in corso di revisione per adeguare alcune sue norme alle più recenti esperienze; esso sarà, quindi, nuovamente presentato e le Camere avranno modo di poter dare tutti i suggerimenti e di introdurre tutte quelle eventuali modificazioni dirette a creare uno strumento agile e rispondente agli interesse del paese.

L'altro settore importante, in continua espansione, è quello della motorizzazione. La circolazione dei mezzi motorizzati sulle nostre strade ha assunto aspetti veramente preoccupanti sotto il profilo della sicurezza e della pubblica incolumità. Il Ministero dei trasporti ha già svolto una notevole azione disciplinatrice non solo sul piano giuridico, ma anche sul piano umano e morale. La continua, capillare opera di propaganda effettuata a cura o con la collaborazione del Ministero dei trasporti per prevenire gli incidenti stradali, ha finalmente scosso l'opinione pubblica. E questa azione, rivolta al fattore umano, essenziale per la sicurezza della circolazione, io intendo continuare e potenziare mediante una più accurata selezione degli aspiranti alla guida, una più rigida valutazione delle responsabilità ai fini della restituzione della patente a coloro che si siano resi colpevoli di incidenti, e una continua opera di divulgazione delle norme della circolazione e dell'educazione stradale.

Anche nei riguardi dei veicoli in circolazione, sembra quasi superfluo ricordare la necessità delle esigenze di un'assidua opera di controllo, soprattutto per quanto riguarda le parti che più da vicino interessano la sicurezza, oltre la necessità di esaminare norme intese a rendere la costruzione dei mezzi motorizzati sempre più aderente alla esigenza del traffico moderno.

Come ho detto a Stresa l'anno scorso, alla conferenza della circolazione e del traffico, il progresso continuo dei veicoli motorizzati non è arrestabile, allo stesso modo che non è arrestabile l'aumento sulle nostre strade del loro numero. È questa una verità incontrovertibile, di facile intuizione, e sulla quale è superfluo indugiare ancora. Ancora occorre tener presente che la circolazione sulla rete stradale di automezzi in servizio di linea per il trasporto di persone e di quelli per il trasporto delle merci, prevista e autorizzata dalle nostre leggi, corrisponde ad esigenze economico-sociali essenziali, imprescindibili, esigenze che tendono continuamente ad estendersi.

Se così è, non vi è dubbio che occorre che le nostre strade siano in condizioni di rispondere all'aumento di traffico. In linea generale è certo che la deficienza di una rete stradale si ripercuote in via immediata sulla circolazione, ed è di per se stessa la causa primaria e fondamentale delle difficoltà, delle irregolarità e degli incidenti della circolazione. Vero è che ovvie considerazioni impongono, come ho già accennato, di adeguare le caratteristiche dei veicoli e i criteri di prudenza che debbono essere applicati dai conducenti alle caratteristiche della rete stradale.

Ma questo criterio – e in ciò convengo con l'onorevole Bogoni – non ci esime dall'obbligo di migliorare la rete stradale e di adeguarla alle esigenze del traffico.

Queste considerazioni di carattere generale valgono anche per il nostro paese, dove l'intensificazione degli incidenti stradali è divenuta senz'altro allarmante.

Un duplice ordine di considerazioni suffraga questa mia affermazione: uno basato

sulla comparazione degli incidenti che avvengono in altri paesi; l'altro sugli insegnamenti che possono trarsi da un'analisi tecnica degli incidenti verificatisi. Altri paesi, nei quali il numero dei veicoli a motore circolanti sulle strade è molto più elevato del nostro (ad esempio, Francia, Gran Bretagna) presentano, infatti, proporzionalmente un numero di incidenti stradali inferiore a quelli che si riscontrano in Italia.

Dall'analisi tecnica degli incidenti possono trarsi utili insegnamenti. L'analisi consiste in una indagine effettuata da parte di esperti dell'ispettorato della motorizzazione civile sui singoli incidenti, non per ricercare la responsabilità civile o penale dei loro autori, ma per mettere in luce, con i criteri dettati dall'ingegneria del traffico, le cause reali, e cioè tutte quelle deficienze imputabili alla strada, all'uomo (conducente o pedone), al veicolo, in mancanza delle quali si potrebbe ritenere che l'incidente non sarebbe accaduto.

Il metodo è per ora applicato dall'ispettorato secondo il sistema del campione, e quale campionatura sono stati esaminati e vengono esaminati annualmente circa 8 mila incidenti gravi che hanno avuto conseguenze quasi sempre mortali.

I risultati ottenuti possono considerarsi senz'altro probanti e hanno consentito all'ispettorato di ricavare tutta una serie di considerazioni tecniche che hanno dato un sicuro indirizzo all'opera di prevenzione degli infortuni.

É bene che gli onorevoli deputati conoscano, dai risultati di questa analisi, le cause che intervengono nelle sciagure della strada. Esse possono così riassumersi: cause mediate attribuibili a deficienze delle strade o a deficienze organizzative della circolazione: 40 per cento; cause mediate attribuibili a deficienze dell'uomo (guidatore o pedone) per mancanza di idonea educazione stradale: 50 per cento; cause mediate attribuibili a deficienze dei veicoli: 10 per cento. Vero è che abbiamo una maggiore aliquota di incidenti imputabili a deficienze del fattore uomo; ma ognuno di questi incidenti, come ognuna delle cause da cui essi traggono origine, ha una propria particolare individualità, corrispondente alla individualità di chi ne è il protagonista: distrazione, imprudenza, inesperienza, alcolismo, ecc.

In dipendenza di questi fattori, legati ad aspetti incoercibili della libera personalità umana, l'azione di prevenzione non può che risolversi in un'opera di educazione, che è suscettibile di dare frutti o rimanere sterile a seconda dell'individuo che la riceve.

Ma, di fronte a questa percentuale, abbiamo una notevole aliquota di incidenti dovuti a deficienze della strada. Questo è un elemento fisso, oggettivo, materiale, di fronte al quale è possibile un'azione sicuramente efficace. Nel frattempo, si impone una maggiore disciplina da parte degli utenti per diminuire il numero degli incidenti. Ma le due azioni devono essere parallele perché sarebbe una vana illusione quella di credere che un maggiore rigore nelle norme sulla disciplina stradale possa, da solo, eliminare gli inconvenienti gravissimi che derivano direttamente o indirettamente dalla deficienza della rete stradale.

Parlo ad un'Assemblea che è qualificata anche dal punto di vista giuridico nell'apprezzamento della tradizione storica del nostro diritto. Si richiedono sanzioni, sanzioni gravi. Le aumenteremo, provvederemo a far tutto quello che è necessario e possibile per far sì che queste sanzioni impressionino chi guida un veicolo a motore sulla strada. La filosofia del diritto ci insegna che non è l'alta pena che reprime il reato. In generale, chi commette un reato pensa di sfuggire alla pena, non si sofferma ad esaminare il codice penale per conoscere quale pena esso prevede per un determinato reato; tutti, in generale, pensano di farla franca, come suol dirsi. Se sarà necessario aumenteremo le sanzioni penali. Ma non si tratta soltanto di quelle; è essenziale l'educazione interiore, ripeto, è l'uomo, è l'educazione stradale sia del pedone, sia del ciclista, sia dell'automobilista. Bisogna eliminare dalla strada i prepotenti, gli indisciplinati. Vi dirò poi quante patenti sono state ritirate.

L'onorevole Colitto, accennando ai decreti prefettizi emessi in quest'ultimo periodo per vietare nei giorni festivi la circolazione degli autocarri pesanti, mi ha rivolto due domande: se questi decreti sono da considerarsi legittimi, e, in caso affermativo, se abbiano dato favorevoli risultati. Anche l'onorevole Bignardi e l'onorevole Casalinuovo hanno trattato questo argomento.

Premesso che si tratta, evidentemente, di provvedimenti di carattere eccezionale e anche sperimentale, osservo, sul primo punto, che, secondo notizie largamente diffuse dalla stampa quotidiana, contro taluni di questi decreti prefettizi sono stati proposti ricorsi al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale. Così stando le cose è evidente che sulla legittimità dei decreti dovrà pronunciarsi l'organo giurisdizionale che è stato adito.

Per quanto concerne il risultato ottenuto dal provvedimento di cui si tratta, ho raccolto, perché pensavo che nel corso di questa discussione mi sarebbero stati richiesti, i dati statistici sugli incidenti stradali che si sono verificati nello scorso mese di agosto, e questi dati dimostrano che il numero degli incidenti mortali è stato, malgrado l'encomiabile, intensissima attività svolta dalla polizia stradale e dalle forze dell'ordine, sensibilmente superiore a quello dell'agosto 1957, e che il numero degli stessi incidenti non ha subito alcuna flessione nel periodo successivo al divieto di circolazione degli autocarri pesanti.

Vi do lettura dei dati numerici: agosto 1957, incidenti mortali 764; agosto 1958, incidenti mortali 858; agosto 1957, giorno 15, incidenti mortali 31; agosto 1958, giorno 15, incidenti mortali 35; agosto 1957, giorno 17, incidenti mortali 24; agosto 1958, giorno 17, incidenti mortali 27; agosto 1957, giorno 24, incidenti mortali 27; agosto 1958, giorno 24, incidenti mortali 30; agosto 1957, giorno 25, incidenti mortali 28; agosto 1958, giorno 25, incidenti mortali 32.

I giorni 15, 17 e 24 agosto del 1958 sono stati festivi; il 25 un lunedì.

Per quanto l'interpretazione dei dati statistici sia notoriamente difficile e complessa, gli elementi numerici che vi ho citato rendono perplessi sulla efficacia dei provvedimenti in questione ed io non dubito che di ciò si terrà conto nell'esame dei problemi riflettenti la circolazione stradale.

In sostanza, le difficoltà dell'attuale periodo dovranno essere esaminate con concetto unitario e non isolatamente, quindi con rispetto di tutte le competenze e le relative esperienze. I rimedi devono investire tutti i lati del problema ed essere applicati in modo armonioso e coordinato, allo scopo di ottenere, come noi vogliamo ottenere, un miglioramento reale e duraturo.

Qui è stato denunziato dall'onorevole Casalinuovo che il sabato sera si assiste sulle strade ad un fenomeno preoccupante. È chiaro. Infatti il sabato sera gli autotreni cercano di raggiungere una destinazione e quindi accelerano quanto più è possibile. Ma questa circostanza non sarebbe rilevante. Si verifica il caso che gli autotreni si fermano su strada di larghezza relativa. Vi sono stati dei casi in cui 10, 20, 30 autotreni in fila si sono posti su strade della larghezza di 6 o 7 metri ed hanno così ridotto la sede stradale alla metà.

Credo, in ogni caso, che le norme in vigore escludano la possibilità di far ricorso a divieti di circolazione a carattere permanente, perché l'articolo 23 del vigente codice della strada consente soltanto provvedimenti limitativi di carattere temporaneo, ed è evidente che qualsiasi sforzo interpretativo non può trasformare in permanente quello che la legge definisce come temporaneo.

Bisogna anche tener conto dell'esperienza fatta negli altri paesi; e, a questo riguardo, voglio ricordare che il divieto di circolazione degli automezzi pesanti nei giorni festivi è stato applicato, per quanto consta, soltanto nella repubblica federale tedesca, nella quale gli incidenti mortali ogni 10 mila veicoli sono rappresentati dal 17,58 in confronto alla aliquota del 14,63 che si ha in Italia rispetto ad un eguale numero di veicoli.

Ma, in altri paesi (Gran Bretagna, Austria, Francia, Norvegia, Spagna, Portogallo, Olanda, ecc.), sono stati istituiti, per poter in qualche modo disciplinare la circolazione stradale, limiti di velocità sia nelle strade urbane, sia in quelle extra-urbane; limiti di velocità che variano secondo il tipo di veicolo, e, in taluni paesi, anche secondo il tipo di strada percorsa.

Per quanto concerne le statistiche degli incidenti stradali, si rileva che secondo i dati pubblicati dall'Organizzazione delle Nazioni Unite il nostro paese occupa, nella graduatoria, il quinto posto tra le nazioni europee e che, tenuto conto dell'aumentato numero di veicoli in circolazione, si è avuta una flessione nella percentuale degli incidenti, come risulta dai seguenti dati: nel 1956, 36 incidenti ogni 1.000 veicoli; nel 1957, 29,4 incidenti ogni 1.000 veicoli; nel 1956, 14,63 incidenti mortali ogni 10.000 veicoli; nel 1957, 13,2 incidenti mortali ogni 10.000 veicoli.

ARMAROLI. È sempre molto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le nazioni europee nelle quali gli incidenti sono in percentuale superiore a quella accertata per l'Italia, sono: Germania occidentale, Jugoslavia, Lussemburgo, Svizzera.

Dirò, in seguito, quale azione intende svolgere il Ministero dei trasporti, anche nel quadro dell'emanando codice della strada, nel settore della motorizzazione.

Desidero ora accennare a quanto il Ministero ha fatto e a quanto fa per la sicurezza della circolazione. Premetto che di importanza essenziale, ai fini della tutela di questa sicurezza, sono le attribuzioni che il vigente codice della strada demanda al Ministero dei trasporti. Infatti, appartengono alla compe-

tenza esclusiva del Ministero dei trasporti le norme che riguardano la disciplina degli autoveicoli e dei conducenti, nonché la determinazione delle caratteristiche dei dispositivi meccanici di segnalazione delle fermate, del cambio di direzione, dei silenziatori dei motori, degli organi di frenatura, ecc.

Altre facoltà sono attribuite dalla legge al Ministero dei trasporti, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici: sono le norme che contengono prescrizioni circa modalità della circolazione in quanto connesse con il mezzo su cui essa si svolge, cioè la strada. Altre attribuzioni infine sono demandate al ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro dei trasporti, e sono quelle in cui la considerazione della strada appare preminente.

Dal complesso di queste norme è evidente la necessità dell'intervento del Ministero dei trasporti in tutti gli aspetti del fenomeno della circolazione, e non può essere diversamente quando si consideri che, in relazione all'intenso sviluppo dei mezzi motorizzati, la circolazione si pone sempre più come un aspetto della motorizzazione e della disciplina dell'uso dei veicoli a motore. Deriva da questa constatazione la necessità di una maggiore chiarezza nella attribuzione di competenze, di una più organica disciplina, nonché di una specifica considerazione delle esigenze delle categorie interessate. E ciò anche in relazione al fatto che la circolazione non è fine a se stessa ma – e intendo riferirmi in particolare alla circolazione degli autocarri – ha una rilevante importanza nella vita economica del paese.

Sotto questo profilo, la competenza del Ministero dei trasporti è indubbiamente connessa alla esigenza del coordinamento dei vari sistemi di trasporto: coordinamento che, basandosi, come è ovvio, sulla circolazione dei mezzi, richiede necessariamente una competenza anche sul fenomeno della circolazione.

É nel quadro della vigente legislazione, di cui ho voluto citare i capisaldi, che il Ministero dei trasporti ha svolto e svolge una intensa azione di disciplina e di vigilanza. Sono stati costituiti reparti automobilistici sperimentali nei maggiori centri industriali del territorio nazionale, ai quali vengono affidati i compiti più specializzati e generali nel campo della sperimentazione e delle prove di laboratorio sui materiali; inoltre, per il controllo degli impianti di illuminazione e segnalazione degli autoveicoli, è stato costituito un apposito centro di fotometria, funzionante presso l'ispettorato compartimentale di Milano e, per il controllo del silenziamento dei veicoli, un centro di fonometria funzionante presso l'ispettorato compartimentale di Roma.

Ma, l'intervento del Ministero nel campo dei veicoli prosegue anche dopo la omologazione ed il collaudo delle unità nuove di fabbrica e si esplica attraverso le revisioni annuali dirette ad accertare, onde disporne la eliminazione, le deficienze verificatesi, con l'uso, nelle apparecchiature di sicurezza. A tal fine sono già installate 12 stazioni di revisione site nelle maggiori città italiane e dotate di modernissime apparecchiature per il controllo dei fari, dell'allineamento delle ruote, per la verifica dello sterzo, per la revisione dell'impianto di frenatura. L'azione di controllo segue anche i veicoli durante il loro esercizio; infatti, per la lotta contro l'abbagliamento, pattuglie volanti miste, costituite da un ingegnere dell'ispettorato della motorizzazione civile e da agenti della polizia stradale, dotate di speciali apparecchiature portatili per il controllo dei proiettori dei veicoli, esplicano servizio continuo su tutte le strade del territorio nazionale.

Per migliorare la capacità di guida delle centinaia di migliaia di conducenti che ogni anno vengono ad immettersi nella circolazione, il Ministero ha elevato il livello dell'insegnamento nelle scuole di guida, migliorandone le attrezzature, il corpo degli insegnanti e i metodi di esami.

Tutto ciò ha consentito e specialmente consentirà di operare una migliore selezione dei conducenti attraverso l'esame per il conseguimento della patente di guida: mediamente, il 35 per cento dei candidati è rinviato ad un secondo esame, e, dei conducenti presentatisi agli esami di riparazione, quasi un quarto è definitivamente scartato.

Il Ministero, dopo aver stabilito le direttive per ottenere apprezzabili risultati da una efficace attività intesa a migliorare l'educazione degli utenti della strada (conducenti e pedoni), ha svolto e svolge incessantemente una propaganda che si esplica con tutti i moderni mezzi di diffusione.

Cito la diffusione gratuita di milioni di copie di pubblicazioni divulgative della educazione stradale, l'organizzazione e il finanziamento di una scuola di specializzazione in ingegneria del traffico presso l'università di Roma, l'iniziativa per la nota collana di dodici trasmissioni televisive intitolata « La strada è di tutti », la produzione di dodici film di educazione stradale per le forze dell'ordine.

Aggiungo l'azione svolta per la lotta contro i rumori, sui cui si è particolarmente soffermato l'onorevole Bogoni, azione che nel 1957 è stata proseguita e condotta con mezzi più adeguati, sia sul piano tecnico sia su quello amministrativo, attraverso intese con le prefetture, le questure, i comuni, mediante corsi di addestramento delle forze dell'ordine, attraverso l'istituzione di posti di controllo fonometrico presso gli ispettorati compartimentali.

Questa attività di prevenzione e di vigilanza dovrà essere intensificata nel quadro del nuovo codice della strada di prossima emanazione: dovranno essere, allora, stabilite norme aggiornate per gli apparecchi di illuminazione e di segnalazione, per gli avvisatori acustici, per i sistemi di frenatura degli autoveicoli, per il silenziamento dei motori, per la taratura assoluta dei fonometri e per la ricerca sulle tensioni elettriche a bordo degli autoveicoli. L'attività attuale, che è condotta con modesta attrezzatura in conseguenza di insufficenti dotazioni, dovrà essere potenziata.

La particolare attività nel campo della motorizzazione agricola attraverso l'omologazione delle trattrici e dei rimorchi agricoli, nonché l'approvazione delle macchine operatrici agricole ha notevolmente contribuito alla normalizzazione del mercato delle macchine agricole, oltre che a migliorare i requisiti tecnici delle macchine stesse con particolare riguardo alla sicurezza della circolazione stradale. In questo settore, che mercè gli interventi governativi a favore della meccanizzazione agricola sta assumendo un notevole sviluppo, è mio intendimento che le esigenze degli agricoltori siano tenute nella massima considerazione: intendo riferirmi in particolare alle macchine operatrici agricole, alle quali è prevista l'estensione delle norme del nuovo codice.

Nel quadro del nuovo codice sarà inoltre intensificata l'attività intesa a migliorare la regolazione ed il controllo del traffico, anche mediante l'adeguamento delle attrezzature esistenti per i rilevamenti del traffico stesso e per l'analisi tecnica degli incidenti stradali.

Azione parallela dovrà svolgersi presso i grandi comuni per l'aggiornamento dei regolamenti comunali ai moderni concetti della tecnica del traffico; per la creazione di ripartizioni comunali per l'organizzazione del traffico cittadino; per la istituzione di corsi di specializzazione per squadre di vigili urbani da adibire esclusivamente al traffico.

Ritengo che un cenno particolare meritino i problemi interessanti l'autotrasporto di merci, che tanto rilievo ha assunto, per numero di mezzi circolanti e di lavoratori impiegati, nella economia nazionale.

Desidero assicurare anzitutto l'onorevole Colitto che i problemi interessanti questo settore sono studiati e seguiti con particolare cura.

Devo rammentare che nel vigente ordinamento vi è un ente pubblico, l'Ente autotrasporti merci, che dispone di una efficiente organizzazione e di una articolazione periferica provinciale ormai collaudata, al quale la legge attribuisce, fra l'altro, lo specifico compito dell'assistenza all'autotrasporto di merci. Pertanto a questo ente gli autotrasportatori fanno e devono fare capo, mentre per le questioni di carattere generale, che postulano l'intervento del Ministero, gli autotrasportatori possono rivolgersi, attraverso l'Ente autotrasporti merci, nonché attraverso le loro organizzazioni, all'ispettorato della motorizzazione civile, che ha il compito di applicare le mie direttive.

È appena il caso di aggiungere che non è mancato e non mancherà il mio intervento diretto ogni qual volta esso si è reso e si renderà obiettivamente necessario.

Ricordo che l'autotrasporto merci è disciplinato dalla legge 20 giugno 1935, che attribuisce al Ministero dei trasporti il compito: 1°) di autorizzare l'esercizio al trasporto per conto di terzi nell'entità corrispondente alle reali necessità dei committenti, in rapporto anche ai riflessi concorrenziali che l'autotrasporto, in continuo sviluppo, esercita su quello ferroviario; 2°) di accordare, attraverso licenze, la facoltà di effettuare trasporti per conto proprio con autocarri.

Questi compiti implicano che alle difficoltà del coordinamento dei trasporti stradali con quelli ferroviari si aggiunge anche quella di trovare un punto di equilibrio nella proporzione tra il trasporto per conto terzi e quello in conto proprio. Penso che potrebbero rivelarsi utili un'accurata revisione delle autorizzazioni in atto e la istituzione di un registro delle ditte esercenti l'autotrasporto merci; iniziative, queste, che dovrebbero assicurare un certo ordine in questo campo. In ogni caso, l'Ente autotrasporto merci, a cui ho già accennato, è in grado di assolvere una azione capillare proficua in questo settore, con sodisfazione degli interessati e senza gravosi oneri per il bilancio.

Come ha ricordato l'onorevole Colitto, esiste una commissione per lo studio dei problemi dell'autotrasporto.

Questa commissione riprenderà a funzionare nei prossimi giorni. Mentre prima la presidenza di essa era stata da me affidata al mio sottosegretario onorevole Mannironi, penso sia opportuno che, almeno in un primo momento, io prenda direttamente contatto con i membri della commissione per stabilire linee di azione e per raggiungere risultati proficui e rapidi in questo settore.

Un grave problema, sia sotto l'aspetto del coordinamento dei traffici, sia sotto il profilo finanziario per il bilancio generale dello Stato, riguarda le ferrovie in regime di concessione.

Al 30 giugno 1958, in attuazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, sulla riparazione dei danni bellici, le somme impegnate sull'apposito capitolo di bilancio ammontavano, complessivamente, a circa 23 miliardi. Lo stanziamento è stato in massima parte, (per il 77 per cento) assorbito dalle esigenze della ricostruzione nel settore delle ferrovie. Alla stessa data i pagamenti eseguiti ammontavano a circa 20 miliardi, pari all'87 per cento dell'importo dei lavori ammessi a concorso.

I lavori di ricostruzione dal 1946 ad oggi hanno avuto un ritmo sempre crescente negli ultimi due esercizi finanziari; sono stati eseguiti pagamenti pari ad una percentuale media annua di circa il 10 per cento della somma complessivamente impegnata, percentuale che risulta la più elevata fra quelle verificatesi in tutti gli anni precedenti.

Nel settore dell'ammodernamento e potenziamento delle linee ritenute vitali sono state sinora impegnate tutte le somme stanziate per effetto della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

È stato, inoltre, già richiesto un ulteriore stanziamento di 6 miliardi per poter procedere all'ammodernamento delle altre linee che non hanno ancora potuto usufruire dei benefici della legge su richiamata.

Devo, a questo riguardo, assicurare il relatore, onorevole Colasanto, che i lavori ancora occorrenti per le ferrovie Bari-Barletta, Trento-Malè, Alcantara-Randazzo e Umbertide-Sansepolcro, la cui costruzione e il cui completamento sono stati autorizzati con leggi speciali e che richiedono stanziamenti suppletivi, saranno finanziati con separati provvedimenti, già in corso di presentazione al Tesoro.

Analoga richiesta è in corso anche per quanto riguarda il completamento dei lavori del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, la cui costruzione è finanziata con i fondi autorizzati con la legge 14 giugno 1949, n. 410.

In attesa e nella fiducia che detti stanziamenti possano essere attuati al più presto, la commissione prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha proseguito i suoi lavori esaminando i piani di ammodernamento di altre ferrovie e tranvie.

In particolare è stato espresso il parere favorevole alla sostituzione integrale, mediante autoservizi, delle linee tranviarie gestite dall'amministrazione provinciale di Bologna: Bologna-Cento e Bologna-Malalbergo, sostituzione che, non richiedendo contributi, è stata subito attuata.

Per la ferrovia Canavesana (Torino-Pont Canavese-Castellamonte) è stato espresso parere favorevole per l'ammodernamento, con una spesa di oltre 1 miliardo ed un contributo di oltre 500 milioni.

È stato esaminato anche un secondo gruppo di lavori, necessario per il completo ammodernamento delle tranvie extra-urbane di Cagliari, lavori che comprendono tra l'altro la costruzione di una filovia diretta tra Cagliari e i paesi di Quartu Sant'Elena, Quatucciu e Selargius.

È stata, infine, approvata, in linea tecnica, una prima parte – relativa alla penetrazione in Milano – del progetto di ammodernamento delle linee tranviarie Milano-Vimercate e Milano-Cassano d'Adda.

In definitiva, con i progetti approvati, sono stati esaminati lavori per un importo complessivo di oltre 32 miliardi.

L'elencazione, sia pure sommaria, di tale ingente attività dà una chiara visione del massiccio intervento finanziario dello Stato nell'opera di risanamento economico della rete ferroviaria in concessione all'industria privata. Tale opera deve essere ancora proseguita e condotta a termine per potenziare e migliorare le attrezzature e l'organizzazione di quelle linee che, secondo lo spirito informatore della nota legge sull'ammodernamento, hanno in sé i presupposti di una possibilità di vita economica autonoma ed autosufficiente.

Ma altre linee ancora esistono, per le quali l'ammodernamento non appare per un complesso di ragioni conveniente, né tecnicamente, né economicamente. Il mantenimento in esercizio di tali linee, che molto spesso, per le loro caratteristiche di vetustà e fatiscenza, tendono ad avvicinarsi al limite oltre il quale non potrebbe sussistere la necessaria sicurezza dell'esercizio stesso, viene garantito attraverso l'istituto dei sussidi in-

tegrativi per i bisogni immediati dell'esercizio. Questa forma contributiva, che prima della guerra rappresentava l'eccezionalità, è divenuta la norma nel periodo post-bellico, per un considerevole numero di linee. L'onere a cui lo Stato è stato assoggettato, fino al 30 giugno 1958, per tali sussidi, è dell'ordine di 60 miliardi circa.

L'opera assidua e costante del Ministero ha ottenuto e va ottenendo sempre più, attraverso l'applicazione della legge sull'ammodernamento, una lenta e progressiva diminuzione di tale contributo annuo.

Ma io sono personalmente convinto che il bilancio dello Stato – sul quale si riflettono i bilanci della collettività – deve necessariamente essere alleggerito dei notevoli oneri finanziari che la corresponsione di tali sussidi integrativi comporta annualmente.

È, quindi, assolutamente necessario svolgere, nei confronti delle linee ferroviarie in concessione non suscettibili di risanamento tecnico ed economico, una decisa azione intesa ad accertare se a sostegno della loro conservazione militino precisi ed inderogabili motivi di ordine sociale. Ove tali requisiti non dovessero sussistere, occorrerà provvedere gradualmente alla loro eliminazione, superando le resistenze che, ogni qualvolta si tratta di sostituire o ridimensionare una ferrovia antieconomica ed antiquata, si manifestano da diverse parti.

Il problema esiste anche nei confronti di linee facenti parte della rete statale; e anche per queste linee, ove non ricorrano esigenze sociali che giustifichino l'applicazione della legge sugli oneri extra-aziendali, occorrerà procedere razionalmente.

Uno sguardo alle risultanze del bilancio dell'amministrazione ferroviaria, che deve essere alleggerito di tutti gli oneri non indispensabili, ci conferma la necessità di seguire questa via.

Il bilancio di previsione dell'amministrazione ferroviaria per l'esercizio 1958-59 presenta un disavanzo di 40 miliardi e 937 milioni, con una diminuzione di 13 miliardi e 550 milioni rispetto alle previsioni originarie dell'esercizio scorso. Tale è la risultante differenziale tra le maggiori previsioni di entrata per complessivi 35 miliardi e 410 milioni e le maggiori previsioni di spesa per complessivi 21 miliardi e 854 milioni.

Il bilancio dell'esercizio in corso rappresenta, quindi, un indizio eloquente del progressivo risanamento finanziario dell'azienda ferroviaria.

Tuttavia, devo subito sottolineare la necessità della più oculata prudenza nella erogazione delle spese e del più intenso impegno nel disporre, per quanto possibile, l'aumento delle entrate, giacché, nell'ultimo periodo dell'esercizio 1957-58, alcuni elementi di turbamento sono intervenuti, rendendo particolarmente difficile la gestione aziendale.

Questi elementi, comunque, si concretano sostanzialmente:

A) nelle variazioni nel gettito dei prodotti del traffico i quali hanno subito una flessione soprattutto nel settore merci a causa della nota recessione di affari. E basti pensare al riguardo, onorevoli deputati, che soltanto diciotto mesi fa noi eravamo preoccupati per il nostro parco veicoli, il quale è purtroppo ancora presso a poco quello che era nel 1938, o forse anche leggermente inferiore.

Ebbene, vi sono stati dei giorni che non abbiamo potuto rispondere a richieste di 2.000 vagoni. Comprenderete, quindi, le nostre preoccupazioni perché tutti i vagoni nostri inviati all'estero tornassero al più presto possibile, che tutti i vagoni disponibili avessero la massima mobilità, che al tempo stesso venisse incrementata la costruzione di nuovi vagoni ferroviari. Ebbene, quest'anno vi sono stati dei giorni che abbiamo avuto a disposizione 25 mila vagoni. Questo è l'indice, nonostante tutta l'attività che è stata svolta.

B) Nelle maggiori spese dipendenti dai miglioramenti apportati al trattamento economico del personale in servizio ed in quiescenza con le leggi 3 agosto 1957, n. 700, 15 febbraio 1958, n. 46, e 1° marzo 1958, n. 224; maggiori spese che non hanno potuto trovare interamente compenso, pur avendolo trovato in gran parte, nelle economie realizzate, per altro senso, negli stessi capitoli di personale, od anche in altri capitoli.

Desidero, però, rilevare che altre ferrovie europee, a causa delle mutate condizioni di mercato, hanno accusato ed accusano contrazioni nelle cifre di entrata dell'ordine anche del 10 e dell'11 per cento.

Alla fine di ottobre, io passerò i poteri della presidenza della conferenza dei ministri dei trasporti d'Europa al collega inglese Edson. In quest'ultimo anno, durante il quale ho avuto l'onore di presiedere la conferenza e di svolgere attività di contatto con i 16 colleghi, ho avuto occasione di parlare – in questa mia qualità – all'assemblea di Strasburgo ed ho potuto studiare da vicino questi fenomeni internazionali nel campo

dei trasporti ferroviari (o almeno nel campo europeo), dall'Inghilterra alla Turchia, alla Jugoslavia, ecc. E proprio recentemente, incontrando in varie occasioni i miei colleghi, ho potuto notare questa preoccupazione. In Germania si è arrivati al 22 per cento di decremento nel trasporto merci ferroviario. Noi siamo riusciti a contenere la nostra deficienza di trasporto merci, mediamente, entro i limiti del 2 per cento.

Dicendo ciò, sento in questo momento di dover fare l'elogio della nostra amministrazione, la quale ha saputo mettersi in condizioni di far tutto il possibile per acquisire il massimo traffico e diminuire le conseguenze che di questa crisi, indubbiamente di carattere internazionale, abbiamo risentito in questi ultimi tempi.

In sostanza, la situazione attuale richiede ogni cura ed accorgimento perché possa mantenersi l'equilibrio formale del bilancio; ed è chiaro che i soli rimedi efficaci consistono: *a*) in misure di riduzione di spese (riduzione di spese, sì, ma riduzione logica, non riduzione senza una linea direttiva); *b*) in provvedimenti rivolti ad assicurare il maggior gettito delle entrate e, specificamente, dei prodotti del traffico ferroviario, nonché in provvedimenti attinenti alla intonazione della politica dei trasporti, in modo da evitare al settore ferroviario una concorrenza irrazionale e perciò pregiudizievole, anche in relazione alle esigenze economiche di carattere generale.

Per quanto attiene ad una ultriore compressione della spesa, occorre considerare che gli sforzi compiuti nell'esercizio testé concluso per ottenere la massima economia di gestione, hanno permesso, da un lato, di risolvere il grave problema dell'assorbimento dei pesanti oneri di personale, ma hanno anche segnato il raggiungimento di un limite di contenimento delle spese che non è agevole superare, almeno in misura consistente.

Ad ogni modo, questa azione sarà ancora assiduamente e tenacemente perseguita nella ricerca di ogni possibile utile misura. L'adeguamento degli impianti, in base al piano quinquennale, il maggior impiego di treni leggeri con locomotive *diesel* e delle linee elettrificate di recente costruzione, l'incremento della produzione diretta di energia elettrica, potranno arrecare un sensibile contributo all'incremento delle entrate e al contenimento degli oneri di bilancio.

Così pure sarà necessario, come già ho accennato in precedenza, proseguire nell'azione intesa ad eliminare quei tronchi passivi la cui gestione non rappresenta più una utilità sociale, conformemente alle iniziative già prese dalle principali reti ferroviarie estere; ed evitare, nel modo più assoluto, che vengano accollate all'azienda statale linee ferroviarie ora gestite in concessione, le quali risultino passive.

Esistono tratti di linee secondarie non ancora ricostruiti e anche in questo settore saranno seguiti criteri di oculata prudenza, pur tenendo presenti le esigenze sociali connesse alla ricostruzione di queste linee. Il problema si pone anche per quanto riguarda il reperimento dei necessari stanziamenti, che è sempre dell'ordine di miliardi.

La ricostruzione dell'ultimo tratto della Faentina (San Pietro a Sieve-Firenze) e della Pergola-Fermignano, per le quali ho disposto un riesame in relazione anche alle aspirazioni e agli elementi fatti presenti dai sindaci e da altri rappresentanti delle popolazioni interessate, rientrano in queste prospettive.

Pur adottando una politica di massima restrizione delle spese, non potevansi trascurare le fondamentali esigenze del rinnovamento del materiale e degli impianti, i cui finanziamenti debbono essere tratti essenzialmente dai fondi di esercizio.

Le somme stanziate nel bilancio dell'esercizio 1958-59 per il rinnovamento del materiale rotabile, dei binari, del materiale d'esercizio, delle centrali elettriche e degli altri impianti fissi e quelle che si renderanno disponibili per effetto dei ricavi provenienti dalla demolizione del materiale e degli impianti che si rinnovano, ammontano al cospicuo importo di circa 37 miliardi, compresi i fondi destinati alle spese per le migliorie che occorre apportare in occasione dei rinnovamenti, per adeguare il materiale e gli impianti alle necessità imposte dal progresso tecnico e dalle nuove esigenze di traffico.

Inoltre, con le leggi 22 novembre 1956, n. 1337 e 21 marzo 1958, n. 289, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è stata autorizzata ad attuare, rispettivamente, un programma quinquennale di rinnovamento di materiale rotabile e un programma pure quinquennale di lavori di rinnovamento e degli altri impianti fissi, per un importo di 50 miliardi per ciascun programma.

Al finanziamento delle suindicate spese si provvederà con le assegnazioni per rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, iscritti e da iscrivere nei bilanci di cinque esercizi finanziari a partire dall'esercizio 1957-58 per i rotabili e 1958-59 per i binari e gli altri impianti fissi, fino alla con-

correnza di 10 miliardi per ciascun titolo in ogni esercizio.

Ed ora un breve esame dell'attività svolta dalle officine ferroviarie del materiale rotabile.

I lavori di manutenzione corrente dei rotabili, per la loro stessa natura strettamente vincolata allo svolgimento dell'esercizio, vengono eseguiti nella quasi totalità presso impianti dell'amministrazione. Invece la riparazione ciclica viene eseguita congiuntamente da impianti privati e dall'amministrazione, sulla base di una opportuna ripartizione che tiene conto di esigenze di ordine economico e sociale.

In linea di massima vengono riservate agli impianti dell'amministrazione le riparazioni che richiedono un grado relativamente elevato di specializzazione (locomotive a vapore ed elettriche, automotrici termiche ed elettriche, elettrotreni, ecc.) e passati all'industria privata i lavori di minore specializzazione (parte delle carrozze e, nella quasi totalità, carri merci).

La ripartizione dei lavori di riparazione ciclica tra officine delle ferrovie dello Stato ed officine private è, allo stato di fatto, la seguente, riferita alla spesa: circa un terzo presso i depositi e le squadre rialzo per manutenzione corrente; circa un terzo presso le officine delle ferrovie dello Stato e circa un terzo presso le officine private; riferita al numero dei rotabili riparati (riparazione ciclica): presso le officine delle ferrovie dello Stato la totalità ormai delle locomotive e dei vari tipi di mezzi automotori (elettromotrici, automotrici, elettrotreni, carrelli di manovra), circa un terzo delle carrozze e pochi carri speciali; presso le officine private la quasi totalità dei carri, circa due terzi delle carrozze e in quantità minori motori elettrici e a combustione interna.

Durante il periodo della ricostruzione il numero delle ditte riparatrici di veicoli passava dalle 21 dell'anteguerra a 48, per ridursi poi gradualmente alle attuali 33.

In questi ultimi anni il processo di assestamento e potenziamento dei nostri impianti, conseguente anche a tutto quanto è stato fatto e si farà per modernizzare la rete ferroviaria dello Stato, ha fatto sì che è andato sempre più diminuendo il volume dei lavori di riparazione necessari e si sono determinate larghe disponibilità di maestranze negli impianti delle ferrovie dello Stato.

Pertanto il lavoro da assegnare all'industria privata è andato anche esso sempre più diminuendo. Ciononostante è ancora elevato il volume di lavoro assegnato alle ditte (circa 7 milioni di ore tariffarie in confronto a 5,5 dell'anteguerra), fermo restando che la tendenza per tale cifra a ridursi è incontenibile ed il processo di contrazione potrà anche accentuarsi nel prossimo futuro.

Il costo della lavorazione, sia presso le officine private, sia presso gli impianti di Stato, è all'incirca uguale nelle condizioni attuali, con tendenza ovvia ad una riduzione nei nostri impianti qualora fosse possibile saturarli di lavoro in modo da portarli al loro pieno rendimento.

È, quindi, indispensabile che le ditte considerino con ogni attenzione ed urgenza il problema della riduzione numerica degli impianti privati e la loro conversione ad altre forme produttive.

Un cenno particolare merita anche la gestione dei magazzini, la cui attività si concreta in movimenti di materiale per l'importo di 71 miliardi di nuovi acquisti.

I grandi magazzini del servizio approvvigionamenti, che cura la complessa attività suddetta, sono attualmente 15, ma è in corso la loro riorganizzazione sulla base di una distribuzione geografico-funzionale a soli 10 impianti.

Parte dei materiali è affidata in gestione ai servizi consumatori per assicurare presso o in prossimità degli impianti le necessarie scorte di impiego.

Sono stati recentemente adottati procedimenti di acquisto che riducono al limite della sicurezza di esercizio le giacenze delle scorte presso i magazzini e gli impianti consumatori, eliminando, per quanto possibile, più manipolazioni degli stessi materiali.

I provvedimenti finora adottati hanno consentito di ridurre il costo di gestione dei materiali e di diminuire sensibilmente l'ammontare dei fondi investiti nelle scorte.

L'approvvigionamento dell'energia elettrica per la trazione dei treni deriva dalle seguenti fonti:

a) centrali elettriche delle ferrovie dello Stato con una produzione complessiva di 800 milioni di chilowattora;

b) centrali elettriche di imprese nelle quali le ferrovie dello Stato hanno partecipazione di capitale per 920 milioni di chilowattora.

In sostanza i quattro quinti almeno dell'energia elettrica utilizzata vengono forniti da centrali di proprietà ferroviaria oppure da centrali controllate dalla azienda ferroviaria, la quale vi partecipa.

È mio proposito, e l'ho più volte prospettato alla Camera che lo ha approvato, di ampliare le fonti di produzione diretta; e, a questo riguardo, posso assicurare che è in corso di esecuzione l'ampliamento della centrale di Morbegno-Monastero, con una spesa di circa 18 miliardi.

Nel piano quinquennale è inoltre previsto un ampio sviluppo delle centrali termiche.

L'entrata in vigore del nuovo stato giuridico del personale ferroviario pone alcuni problemi di particolare interesse. Alcuni di questi sono già stati affrontati e risolti, mentre altri sono in corso di avanzato esame e saranno definiti al più presto; mi riferisco, specialmente, alle piante organiche, all'orario di lavoro e alla piena attuazione delle norme transitorie.

Anche gli assuntori che svolgono servizi analoghi a quelli di alcune qualifiche del personale ferroviario, otterranno tra breve lo stato giuridico cui da anni aspirano.

Questo documento, che concreta il giusto riconoscimento della meritoria attività svolta da questa categoria di lavoratori in seno all'azienda ferroviaria, è nella fase di stesura conclusiva con la collaborazione dei rappresentanti sindacali.

Sarà posta ogni cura, e desidero darne assicurazione all'onorevole Sammartino, per la prossima sollecita presentazione del provvedimento alle assemblee legislative.

Nei riguardi del personale, rammento che ho già posto in rilievo, in occasione della discussione del bilancio del passato esercizio, le iniziative prese ed attuate per migliorarne il trattamento economico e lo stato giuridico: iniziative che hanno modificato sostanzialmente la situazione preesistente e delle quali il personale ha esplicitamente dimostrato di apprezzare tutta l'importanza.

Mi basterà ora ricordare che i miglioramenti economici hanno richiesto il maggior onere di 70 miliardi annui.

Gli stanziamenti complessivi per il personale in servizio previsti nel bilancio in corso sono superiori (di circa 5 miliardi) a quelli dell'esercizio precedente, anche se, come è stato rilevato, le assunzioni di personale nel corso del presente esercizio avranno, per ragioni contingenti, un ritmo meno intenso di quello inizialmente previsto per l'esercizio precedente.

Quindi, per il personale in servizio, la spesa è superiore di cinque miliardi, e prego l'onorevole Marchesi di prenderne atto; mentre quella per il personale in quiescenza è superiore di circa nove miliardi.

In conclusione, il bilancio per l'esercizio in corso prevede una spesa per il personale complessivamente superiore di ben 14 miliardi in confronto a quella dell'esercizio precedente.

All'onorevole Troisi e agli altri oratori che si sono occupati dell'argomento, assicuro che ho impartito direttive alla direzione generale delle ferrovie dello Stato per l'elaborazione di un piano organico di costruzione di alloggi per il personale ferroviario, da attuarsi principalmente in relazione ai seguenti finanziamenti: fondi stanziati per l'ammodernamento della rete (alloggi di servizio); fondi provenienti dalla alienazione di aree ferroviarie superflue ai fabbisogni dell'esercizio; fondi provenienti dalla attuazione dei provvedimenti di prossima emanazione per la applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 447, concernente la cessione in proprietà agli assegnatari degli alloggi non di servizio.

Il piano sarà coordinato anche con le nuove costruzioni finanziate e da finanziare con i fondi assegnati e da assegnare dalla gestione I. N. A-Casa per la costruzione, nel secondo settennio, di alloggi da destinare al personale ferroviario, ivi compresi gli alloggi a prenotazione mediante anticipazioni in base all'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, numero 1148; esso terrà conto delle esigenze funzionali degli impianti ferroviari per assicurare gli alloggi al personale che vi presta servizio, in relazione anche alle situazioni in atto nelle varie località della rete, e ad una equa distribuzione di alloggi in rapporto al numero degli aspiranti.

L'attuazione del piano è dell'ordine di alcune decine di miliardi e presto credo che potrò dare comunicazione dell'inizio delle importanti realizzazioni che saranno portate a compimento.

Nel quadro dell'adeguamento strutturale dell'azienda ferroviaria alle mutate esigenze dei servizi è stato a suo tempo predisposto lo schema di provvedimento di riforma, di cui si sono occupati l'onorevole Bensi ed altri oratori, per l'aggiornamento delle leggi organiche, vecchie di oltre 50 anni, e per migliorare la funzionalità degli organi direttivi dell'azienda. Come è noto, lo schema predetto, ispirato ai criteri contemplati dalla legge 20 dicembre 1954 numero 1181, non potè aver corso nel termine della delega. Nel frattempo, con la partecipazione dei ministeri di concerto, il provvedimento, concretato in uno schema di disegno di legge, è stato messo a punto, per l'ulteriore corso, tenendo conto

anche dei risultati ottenuti con le riforme organizzative attuate nella mia competenza.

L'aggiornamento delle norme contenute nelle leggi organiche implica, altresì, il riesame, in relazione all'evoluzione dei servizi finanziari e bancari, dei procedimenti adottati dall'amministrazione ferroviaria per la raccolta dei fondi introitati dalle stazioni e per l'effettuazione dei pagamenti.

Debbo ringrariare l'onorevole Colitto, che, con il suo intervento, mi ha dato l'occasione di fornire precisazioni su questo argomento.

All'inizio della mia gestione ministeriale ebbi modo di constatare che fin dal 1949 era stato avviato un esperimento per eliminare il materiale movimento del numerario dalle stazioni alle casse compartimentali, mediante il ricorso ai servizi forniti dai maggiori istituti di credito nazionali. Contemporaneamente, erano stati istituiti particolari servizi, con la collaborazione delle predette grandi banche, per agevolare alcuni settori di pagamento, specie nei riguardi degli utenti del traffico e di taluni particolari pagamenti interessanti il personale (acconti sulle pensioni in dipendenza della relativa liquidazione, assegni a carico dell'opera di previdenza del personale ferroviario, rendite di infortunio, ecc.).

Il favorevole esito dell'iniziativa, sperimentata per ben sei anni prima della mia assunzione in carica, e concretatosi in notevoli riduzioni di impegno di personale e di spese e col gradimento degli interessati, mi indusse a proporre l'aggiornamento delle norme ormai superate che, nelle leggi organiche, tutt'ora disciplinano questo settore.

Pertanto, pur lasciando immutata la organizzazione finanziaria delle casse di stazione, l'esperimento fu mantenuto in pendenza dell'approvazione legislativa delle nuove norme, in quanto non sembrava opportuno ripristinare procedimenti che l'esperienza aveva dimostrato ormai superati ed eccessivamente onerosi.

Tali norme furono comprese nello schema di provvedimento per la riforma strutturale dell'amministrazione ferroviaria ed ottennero l'assenso dei ministeri di concerto. Ma questo disegno non ha avuto ancora corso, non essendo stato approvato entro il termine stabilito dalla legge delega. Ho, quindi, ritenuto opportuno fare uno stralcio delle norme finanziarie con un apposito disegno di legge che ho inviato al Ministero del tesoro per il necessario concerto.

Devesi chiarire che la maggior parte dei fondi di pertinenza delle ferrovie di non immediato impiego trovasi nelle casse del tesoro. Gli interessi attivi corrisposti dalle banche per il periodo di giacenza dei fondi vengono introitati al capitolo 23 dell'entrata e concorrono a ridurre, insieme agli interessi corrisposti dal tesoro sui fondi in suo possesso, il disavanzo di gestione.

Prescindendo dai predetti interessi, la nuova organizzazione dei servizi finanziari attuata in via sperimentale, ha consentito di realizzare economie di spese dell'ordine di circa 2 miliardi all'anno.

In occasione dell'esame di precedenti bilanci ebbi già a dare informazioni su questo argomento, oggetto di segnalazione anche da parte di onorevoli relatori, ed ora confido che il disegno di legge, destinato a disciplinare *ex novo* questa materia, sarà prossimamente presentato al Parlamento.

Nel dare il massimo impulso alle energie fattive e rinnovatrici che vitalizzano l'azienda, ho posto ogni cura nell'ammodernamento, non solo dei mezzi tecnici, ma anche dei procedimenti e dei criteri che governano l'attività interna dell'amministrazione. In particolare, in questi ultimi anni, sono stati aggiornati e rinnovati molti settori di attività amministrativa degli uffici, adottando criteri moderni fondati principalmente: sul decentramento, sulla soppressione dei lavori amministrativi non essenziali, sulla riduzione al minimo della corrispondenza e dello scambio di carte fra i vari uffici, sulla meccanizzazione, sul miglioramento degli ambienti e dei mezzi di lavoro. Sono stati già ottenuti risultati apprezzabili, che hanno consentito di elevare il rendimento di molti uffici, pur riducendone gli organici. L'azione sarà intensamente proseguita soprattutto per modificare la prassi del vecchio ordinamento in relazione alle esigenze della nuova organizzazione.

Circa il problema degli oneri extra-aziendali, trattato da vari oratori, sono già noti al Parlamento i benefici che dalla soluzione di questo problema sono derivati per il risanamento finanziario dell'azienda ferroviaria.

Ho avuto l'onore di sostenere questo principio fin dal 1949, come presidente della VIII Commissione della Camera. Io ed altri colleghi abbiamo, più volte, redatto la relazione ai bilanci del Ministero dei trasporti.

In queste occasioni abbiamo sempre insistito perché, sia pure a condizione di favore, come è giusto, lo Stato rimborsasse alle ferrovie i servizi che da esse venivano erogati. Dopo molte insistenze siamo finalmente riusciti nell'intento e il Parlamento ha votato una legge la quale stabilisce il principio del

rimborso, con una conseguente chiarificazione del bilancio delle ferrovie.

È ora in corso di definizione, d'intesa col Ministero del tesoro, il nuovo schema di decreto presidenziale che dovrà disciplinare questa materia, stabilendo analiticamente quali cause specifiche possano giustificare il rimborso degli oneri predetti e consentendo, così, di determinare ogni anno l'ammontare preciso della quota totale da rimborsare all'amministrazione ferroviaria per questo titolo.

È evidente che la questione dovrà essere risolta in modo che le norme da emanare siano tali da concorrere alla chiarezza del bilancio e siano ispirate ai principî che in materia sono stati affermati anche in sede internazionale, e precisamente da parte della conferenza europea dei ministri dei trasporti.

Intanto nel primo anno di applicazione della legge è stato fatto un *forfait* di 40 miliardi; quest'anno la commissione non ha potuto completare i suoi lavori perché non si erano potuti raccogliere molti elementi; abbiamo comunque elevato il rimborso, per il 1958, a 52 miliardi: il relativo disegno di legge sarà quanto prima presentato al Parlamento.

L'azione di alleggerimento delle spese e, nel contempo, di aumento delle entrate sarà maggiormente proficua quando si sentiranno i benefici effetti dell'ammodernamento e del potenziamento della rete, cui ho già accennato.

È doveroso porre in particolare rilievo, a questo proposito, l'attività svolta per dare il maggiore possibile impulso ai lavori. Mi riferisco al piano che prevede la spesa di 250 miliardi, di cui il Parlamento ha già autorizzato con legge speciale l'esecuzione per l'importo di 175 miliardi. I lavori e le forniture già aggiudicate o in via di imminente aggiudicazione rappresentano, nel loro complesso, l'importo di 97 miliardi e 614 milioni, ripartiti in circa 30 miliardi per commesse di materiale rotabile, 60 miliardi per lavori agli impianti fissi e in circa 8 miliardi per lavori agli impianti elettrici.

In particolare, voglio chiarire che, prima dell'approvazione legislativa del piano in esame, era stato già assicurato il finanziamento, con fondi residui degli ultimi prestiti obbligazionari, delle opere di elettrificazione delle linee Pescara-Ancona (alle quali ha concorso anche la Cassa per il mezzogiorno) Mestre-Cervignano e Messino-Catania. Quest'ultima linea sarà attivata a trazione elettrica alla fine del corrente mese e le altre due nel mese di maggio 1959.

Altre commesse, per l'importo complessivo di circa 47 miliardi, sono state aggiudicate o stanno per essere aggiudicate a carico del fondo di 50 miliardi per il rinnovamento del materiale rotabile; mentre altri 7 miliardi di lavori sono stati già intrapresi o approvati sul piano di 15 miliardi finanziato dalla Cassa per il mezzogiorno, per il potenziamento delle relazioni ferroviarie e marittime dell'Italia centrale e meridionale.

Quanto alla ripartizione delle commesse per materiale rotabile fra le ditte nel nord e del sud, cui ha accennato l'onorevole relatore, posso precisare che, per quanto riguarda la percentuale è, fino a questo momento, del 24 per cento a favore di ditte del sud. Per quanto riguarda le ordinazioni rilasciate invece in base alla legge n. 289 del 21 marzo 1958, la percentuale, fino a questo momento, è solo del 5 per cento. Ma ciò dipende esclusivamente dal fatto che a tutt'oggi sono aggiudicate in prevalenza locomotive elettriche e *diesel* per la cui costruzione le industrie meridionali non hanno ancora, generalmente, la necessaria attrezzatura. Le prossime aggiudicazioni, per le quali le trattative sono in corso avanzatissimo, comprendono invece molto materiale (carri e carrozze, nonché elettromotrici) per il quale il sud è bene attrezzato e quindi si può dare assicurazione che si arriverà senz'altro ad assegnare in complesso all'industria meridionale, così come per il passato, l'aliquota ad essa riservata per legge.

Particolari provvidenze sono state attuate per potenziare le comunicazioni ferroviarie interessanti Trieste, il Friuli e la Venezia Giulia. Con legge 26 marzo 1955, n. 173, vennero stanziati miliardi 5,8 con i quali si è proceduto a realizzare le opere seguenti: unificazione e potenziamento della stazione confinaria di Poggioreale; sistemazione degli impianti della stazione di Trieste centrale; ripristino del ponte sul fiume Isonzo e completamento del doppio binario sulla intera tratta da Cervignano a Trieste; elettrificazione del tratto Cervignano-Mestre, onde potere esercitare a trazione elettrica l'intera linea Venezia-Trieste. Il completamento dell'elettrificazione è previsto per la primavera 1959.

Con legge 21 marzo 1958, n. 298, sono stati, poi, stanziati altri 45 miliardi per i seguenti gruppi di opere portuali, stradali e ferroviarie: 13 miliardi per la costruzione di un molo nel porto nuovo di Trieste; 12

miliardi per opere stradali sulla Trieste-Mestre e sulla strada statale numero 13; 20 miliardi per opere ferroviarie. Con questi 20 miliardi si eseguirà il potenziamento dello scalo merci di Trieste; si costruirà a cura del Ministero dei lavori pubblici la nuova linea in galleria fra Trieste Campomarzio e Trieste Centrale; si potenzieranno gli impianti dell'intera linea pontebbana sino a Tarvisio; si creeranno nuovi adeguati impianti ferroviari di confine. Come già ho accennato, le opere di Campomarzio sono state iniziate; procede la elaborazione dei progetti per i restanti lavori.

Anche il collegamento ferroviario tra il continente e la Sardegna, al quale ha accennato l'onorevole Bardanzellu, è entrato in una fase di concreta attuazione. La Cassa per il mezzogiorno ha stanziato miliardi 11,2 per l'istituzione di un servizio di navi traghetto fra il continente e la Sardegna. Con detto importo verranno costruite due navi traghetto da 5.000 tonnellate circa di stazza ciascuna, per l'importo di miliardi 6,5. I gruppi motori di tali unità sono in corso di costruzione, mentre si stanno esperendo le gare per l'affidamento degli scafi.

Un altro miliardo e mezzo costituisce il contributo nelle spese necessarie per la costruzione di una terza nave traghetto da utilizzarsi come riserva, parte fra il continente e la Sardegna e parte fra il continente e la Sicilia. Questa nave traghetto trovasi in corso di allestimento e si conta che verrà ultimata per la fine del 1959.

I rimanenti 3,2 miliardi interessano le sistemazioni a terra, portuali e ferroviarie. Per esse si stanno approntando i necessari progetti, per passare subito dopo alla fase esecutiva. È da ritenersi che il servizio possa interamente attivarsi tra la fine del 1958 e l'inizio del 1961.

Queste aride cifre dimostrano che il programma dei lavori in pieno sviluppo è veramente imponente, tale da influire in modo sensibile sull'impiego della manodopera e sulle attività di importanti settori dell'industria nelle varie regioni in cui le industrie medesime sono distribuite, nonché da assicurare un rapido progresso dell'attrezzatura degli impianti ferroviari e delle dotazione di materiale rotabile, in modo da assicurare alle nostre ferrovie una reale efficienza, in relazione ai progressi tecnici che sono stati realizzati in questi ultimi anni.

Solo così sarà possibile consentire all'azienda ferroviaria di diminuire, se non di eliminare, il grave svantaggio che ad essa deriva dalla inevitabile, assillante concorrenza dei servizi di trasporto motorizzati. Perché non dobbiamo farci illusioni: mentre è innegabile che la funzione della ferrovia ha conservato, anche nell'attuale fase storica e conserverà per molti anni, il carattere di strumento necessario per le comunicazioni e per i trasporti, è innegabile altresì che il periodo di transizione che stiamo attraversando è caratterizzato dalla progressiva affermazione ed estensione dei trasporti motorizzati terrestri ed aerei, i quali si pongono in una posizione di aperta concorrenza con i trasporti ferroviari.

Questa situazione è sufficiente, da sola, a spiegare come le ferrovie non abbiano neppure libertà di azione nel regime tariffario, non possano, cioè, applicare il criterio dell'operatore economico che adegua i prezzi ai costi. È questo un orientamento che da tempo tutte o quasi tutte le reti ferroviarie hanno dovuto abbandonare o, perlomeno, temperare in misura notevole, onde evitare una sostanziale diminuzione del traffico sia nel settore dei viaggiatori, sia, particolarmente, nel settore delle merci. Ma non basta. Se anche nel nostro paese il fattore della concorrenza non avesse aspetti preoccupanti, bisognerebbe pur sempre tener conto di altre imperiose ragioni di carattere economico-sociale, le quali impongono la maggiore moderazione nel regime tariffario.

A questo riguardo devo ribadire quanto ho già affermato in quest'aula in altre occasioni, e cioè che le nostre tariffe sono tra le più basse d'Europa e che, se esse fossero adeguate agli aumentati costi del servizio, il bilancio ferroviario, anche con traffico diminuito, sarebbe largamente attivo.

Un'altra precisazione è per me doveroso fare: quella riguardante il materiale rotabile, che, anche sulle linee secondarie, non è affatto inferiore a quello in uso sulle reti degli altri grandi paesi europei; chi ha viaggiato sulle ferrovie degli altri paesi d'Europa ha avuto ampiamente modo di constatarlo.

Tuttavia, è proposito mio di intensificare, come ho detto, l'azione intesa ad ampliare la dotazione di moderne carrozze: ne do assicurazione all'onorevole Sammartino ed agli altri oratori che si sono trattenuti su questo argomento, citando lacune e deficienze di carattere particolare, alle quali avrò cura di porre rimedio.

Cosicché, in definitiva, la gestione della azienda ferroviaria non può, nell'attuale periodo, essere condotta con criteri puramente

industriali, giacché la concorrenza, da un lato, e le accennate esigenze economico-sociali dall'altro, condizionano rigorosamente l'indirizzo di tale gestione, influendo, altresì, sui proventi del traffico. È precisamente questa la ragione per la quale il criterio propriamente industriale deve essere sostituito da quello della buona amministrazione, tendente alla realizzazione di una organizzazione semplice e pratica e tale, in ogni caso, da contenere le spese e gli oneri aziendali.

Da questo indirizzo, che la situazione attuale impone, derivano varie importanti conseguenze, che si possono riassumere in una maggiore lentezza nel risanamento finanziario aziendale. Tuttavia, io sono convinto che questa è la strada che noi dobbiamo percorrere: dipenderà dalla nostra prudenza, dalla nostra oculatezza, dal razionale coordinamento dei mezzi di trasporto, il raggiungimento della meta che ci siamo proposti.

Al problema del coordinamento, cui hanno accennato fra gli altri oratori anche gli onorevoli Bignardi e Bensi, ho dedicato ogni mia cura, impartendo, di volta in volta, le direttive ritenute più opportune nei vari casi particolari. Ora, è mio proposito affrontare il problema su basi pratiche e funzionali, allo scopo di coordinare le iniziative e i provvedimenti interessanti i settori di competenza delle ferrovie dello Stato e dell'ispettorato della motorizzazione. Allo scopo intendo costituire un organo consultivo nell'ambito del Ministero dei trasporti, da me presieduto, i cui membri saranno i direttori generali dei due rami di attività dello stesso Ministero, assistiti da alti dirigenti esperti della materia, con il compito di esaminare periodicamente i problemi connessi con il coordinamento strada-rotaia e di presentare, d'intesa, concrete proposte per le soluzioni generali e particolari più idonee ad attuare, in forma pratica ed economicamente conveniente, l'auspicata collaborazione e ripartizione di traffico fra i vari mezzi di trasporto.

Credo che possa inquadrarsi nell'ammodernamento delle ferrovie – sotto il profilo sia della sicurezza sia della velocità dei convogli – anche il problema dei passaggi a livello, sul quale si sono soffermati gli onorevoli Bardanzellu, Troisi ed altri oratori. La questione è già nota alla Camera nei suoi termini essenziali, perché proprio in questa aula io ho avuto l'onore di illustrarla ampiamente, il 4 marzo scorso, rispondendo alle interrogazioni presentate da vari deputati.

Mi limiterò, ora, a render conto del lavoro compiuto in questo breve periodo.

L'iniziativa per la eliminazione di passaggi a livello compete agli enti proprietari delle strade e l'amministrazione ferroviaria contribuisce alla spesa con una quota pari alla capitalizzazione delle economie annue ad essa derivanti dalla soppressione di ciascun passaggio a livello, corrispondente, cioè, alla capitalizzazione dell'onere relativo alla sorveglianza, più una somma a compenso del rischio infortunistico eliminato. La questione è stata esaminata con i ministeri dei lavori pubblici e dell'interno per procedere alla graduale eliminazione dei passaggi a livello, avendo cura di dare la precedenza alle iniziative che riguardano i passaggi a livello più ingombranti, specie sulle strade nazionali, che assommano a 806. Per procedere a queste eliminazioni occorre una legge speciale e un impegno finanziario di circa 50 miliardi.

Ho parlato di graduale eliminazione perché bisogna tener presente che il problema finanziario per la eliminazione dei passaggi a livello è di indubbia gravità: può calcolarsi, infatti, in via sufficientemente approssimativa, che l'eliminazione di un passaggio a livello, mediante la costruzione di un cavalcavia o di un sottovia, comporti una spesa media di 70 milioni circa.

Attualmente, esistono nel nostro paese, sulla rete delle ferrovie dello Stato, 17.368 passaggi a livello, di cui 10.356 custoditi (4.232 sul posto e 6.124 con manovra a distanza), 5.204 su strade private in consegna agli utenti e 1.808 incustoditi (di questi ultimi, alcuni con segnalazione automatica sussidiata da semi-barriere e 300 adibiti al solo transito pedonale.) La percentuale dei passaggi a livello non presenziati è, quindi, di circa il 10 per cento.

Nelle principali nazioni europee la percentuale dei passaggi a livello incustoditi è la seguente: Austria il 65 per cento, Germania il 55 per cento, Belgio il 63 per cento, Francia il 47 per cento, Olanda il 69 per cento, Svizzera il 68 per cento, Spagna l'81 per cento.

La statistica giudiziaria ha stabilito che, di tutti gli incidenti nei passaggi a livello, l'84 per cento dipende non dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma da colui che si trovava sulla strada. Questo non significa che non si debbano eliminare; lo impongono anche ragioni di carattere pratico onde agevolare la circolazione turistica. Sono perfettamente d'accordo che i turisti stranieri, i quali mediamente si fermano in Italia 4-5 giorni, non possono perdere molte ore ai passaggi a livello. So perfetta-

mente che, su 806 passaggi a livello, 200-250 sono esasperanti poiché stanno chiusi 9, 10, 12 ore sulle 24.

SPALLONE. Pescara!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Pescara costituisce un caso particolare. Non possiamo fare a Pescara un trattamento diverso da quello che faremmo domani a Cagliari o a Siracusa che si trovano nelle stesse condizioni. Rispondendo al suo ordine del giorno, le dirò che cosa è stato fatto per Pescara.

Venendo ora, alle realizzazioni attuate, posso comunicare alla Camera, che, dal febbraio dell'anno in corso ad ora, sono stati soppressi, di nostra iniziativa, con opere sostitutive il cui costo è circa pari alla capitalizzazione delle economie conseguibili, 13 passaggi a livello, mentre per la soppressione di altri 32 passaggi a livello le proposte sono in avanzato corso di esame. Altre 23 passaggi a livello sono in corso di soppressione in dipendenza del raddoppiamento della linea Rho-Arona, mentre altri 39 passaggi a livello sono stati soppressi da enti proprietari delle strade col nostro contributo. Sono, poi, stati attivati o sono in corso di attivazione sensibili miglioramenti ai sistemi di protezione dei passaggi a livello mediante la adozione di barriere manovrate a distanza e impianti di automatismi, nonché mediante l'applicazione di nuove norme per le comunicazioni dei ritardi ai guardiani dei passaggi a livello. Inoltre, è stata mia cura far preparare un piano di provvedimenti, in questo settore, che importa una spesa di circa 10 miliardi. L'amministrazione ferroviaria ha già avviato l'attuazione dei vari provvedimenti con una spesa di circa 2 miliardi e 400 milioni che ripartirà in cinque anni.

Tuttavia, per dare attuazione agli altri provvedimenti occorrerà che gli altri enti cointeressati partecipino all'onere, ripartito in cinque anni, della spesa di lire 7 miliardi e 600 milioni.

Per assicurare le basi finanziarie di questa partecipazione ed estendere il piano alla soppressione, possibilmente, di tutti i passaggi a livello su strade statali, ed alle ferrovie concesse, si potrebbe prospettare la convenienza di ricorrere ad un prestito a lungo termine, da autorizzare con apposito provvedimento legislativo, presso enti finanziari nazionali, o, eventualmente, presso la stessa Banca europea degli investimenti.

L'onere delle annualità di ammortamento del prestito dovrebbe essere assunto dalle ferrovie dello Stato, dalle altre ferrovie concesse cointeressate e dagli enti proprietari delle strade, sulla base di un piano di ripartizione tra essi concordato e disciplinato mediante apposita convenzione multilaterale.

Il servizio del prestito, garantito dallo Stato, verrebbe così assicurato con un concorso multiplo e più agevolmente sopportabile dai bilanci dei singoli enti cointeressati.

Altre notevoli opere sono state compiute o portate a termine nell'esercizio in corso. Sono state eseguite, oltre i lavori previsti dal piano di ammodernamento del materiale rotabile, dal prestito contratto con la Svizzera e dal programma per il meridione, finanziato dalla Cassa per il mezzogiorno, altre opere di carattere particolare per l'importo complessivo di circa 30 miliardi e che, specialmente, riguardano: la elettrificazione della linea Messina-Catania; il rinnovamento di binari; il ripristino della tratta Crispino-Marradi sulla linea Firenze-Faenza; la costruzione di un ponte in ferro sul fiume Isonzo sulla linea Mestre-Trieste; la sistemazione degli impianti di Venezia marittima in dipendenza della elettrificazione; la costruzione della galleria Ognina fra Catania e Cannizzaro, ed altri lavori ancora per migliorare l'efficienza della rete in relazione alle accresciute esigenze.

Onorevoli deputati, la mia esposizione è terminata. Dalle questioni che abbiamo esaminato, dagli elementi di fatto, dalle cifre che ho esposto, dai vostri interessanti e costruttivi interventi, dalla discussione che ne è scaturita, emergono innegabilmente la piena validità e vitalità dei trasporti terrestri, la loro insopprimibile importanza per la vita economica e sociale del paese, l'interesse che tutti i problemi a loro collegati suscita nel Parlamento, negli ambienti economici e nell'opinione pubblica.

Non ho potuto rispondere dettagliatamente a tutti gli interventi perché avrei impiegato un numero di ore uguale a quello della durata della discussione generale. Ma loro comprendono che ho avuto, prima di parlare, delle sollecitazioni.

PRESIDENTE. Mi sono permesso di farle nel limite del possibile.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ed io ho cercato di tenermi aderente ai suoi desideri, signor Presidente.

PRESIDENTE, La ringrazio, signor ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho ascoltato i vari interventi, prenderò di essi il testo stenografico e assicuro gli onorevoli deputati che ciascuna questione da essi sol-

levata sarà particolarmente da me esaminata e studiata.

È ben vero che nuovi e più moderni sistemi di trasporto, con nuovi mezzi di propulsione, spinti da nuove energie su vie diverse da quelle terrestri, si stanno affermando o potenziando o si affacciano all'orizzonte. Forse nell'avvenire i nuovi mezzi raggiungeranno sviluppi ora non prevedibili, tali anche da rivoluzionare l'intero sistema dei trasporti. Ma ritengo di poter affermare che il trasporto terrestre continuerà, ancora per lungo tempo, a ricoprire il suo ruolo preminente nella nostra economia.

Ed è da questa certezza che deriva l'interessamento fervido ed efficace del Governo e del Ministero dei trasporti per i problemi della strada e della rotaia, interessamento che si concreta in un ingente impiego di capitali, in una completa dedizione di energie, di lavoro, di sacrificio, cui si aggiunge il contributo essenziale di tutti coloro che operano nel settore. A questi ultimi, ai miei collaboratori e a tutto il personale desidero inviare, da questa tribuna, il mio saluto, il mio grazie, il mio incitamento.

LI CAUSI. È la solita formula !

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è la solita formula, onorevole Li Causi, ed ella lo sa bene.

LI CAUSI. È stato detto anche ieri.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Voi la proclamate tutti i giorni questa formula, facendoci sopra una speculazione indegna. Io faccio, invece, queste dichiarazioni con affetto, perché ne sono convinto pienamente e so che cosa voglia dire. (*Applausi al centro*).

LI CAUSI. Io rilevavo soltanto che si tratta della solita formula.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La formula non conta, conta la sostanza. Ella dovrebbe rilevare quanto il ministro Angelini ha fatto in favore del personale ferroviario, il quale, malgrado le vostre insinuazioni, le vostre insistenze e le vostre pressioni, ha dimostrato di saperlo apprezzare ! (*Applausi al centro*).

Questa è la prova, onorevole Li Causi, che il personale al quale mi sono rivolto, ha sentito che si sono fatte delle cose utili nei suoi riguardi e quindi sa giudicare alla perfezione la vostra demagogia. (*Vivi applausi al centro*).

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

SEMERARO, *Segretario*, legge:

La Camera

invita il ministro dei trasporti:

1°) a tradurre in atto gli impegni assunti per la ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino distrutta durante il secondo conflitto mondiale;

2°) a provvedere al raddoppio della « Freccia dei due mari » con una nuova coppia di elettromotrici, in partenza il mattino da Ancona e la sera da Livorno;

3°) ad accogliere i voti emessi durante i lavori della conferenza-orario tenutasi a Rimini e a Castrocaro il 14-15 luglio 1958;

4°) a sistemare definitivamente la ferrovia Rimini-Novafeltria;

5°) a provvedere alla sistemazione dei passaggi a livello presso la stazione di Cesena.

Fa voti

altresì, perché il limite di età per il collocamento in quiescenza del personale di concetto e direttivo degli uffici delle ferrovie dello Stato venga fissato in 65 anni, come per tutti gli impiegati civili dello Stato.

MACRELLI.

La Camera,

considerato che l'ordine del giorno relativo agli assuntori delle ferrovie dello Stato, presentato in occasione della approvazione del bilancio dei trasporti per l'esercizio 1952-1953 e accettato dal Governo, non ha avuto pratica attuazione,

invita il ministro dei trasporti

a dare attuazione entro il corrente mese agli impegni assunti di fronte agli interessati in relazione al nuovo stato giuridico della categoria.

MARCHESI, DEGLI ESPOSTI, AMBROSINI, VIDALI, POLANO.

La Camera,

considerato che le condizioni della linea ferroviaria Palermo-Catania sono deplorevoli nel tratto Caltanissetta-Pirato a causa delle eccessive pendenze, delle curve poco ampie e del terreno franoso, il che è motivo, ogni inverno, di interruzioni del servizio con gravissimo disagio del pubblico;

considerato che l'esecuzione dell'altra linea interna, destinata a congiungere la Sicilia orientale con l'occidentale, è stata sospesa dal 1952 presso Regalbuto col pretesto

che la funzione del collegamento è trasferita all'autostrada Palermo-Catania, che è sulla carta e che il Governo ha dimostrato di non volere finanziare,

invita il ministro dei trasporti:

1°) a procedere senza indugi all'ammodernamento del tratto Caltanissetta-Pirato in modo da evitare i gravi inconvenienti del passato;

2°) a predisporre un piano di finanziamento per l'esecuzione del tratto ferroviario Regalbuto-Nicosia-Fiumetorto, in parte già progettato, in modo da risolvere finalmente tutto il problema di un organico collegamento tra l'est e l'ovest dell'isola e dare una importante arteria alle zone di Nicosia e delle Madonie, oggi completamente isolate.

RUSSO SALVATORE, MOGLIACCI, DI BENEDETTO, PELLEGRINO.

La Camera,

considerato che per migliorare le condizioni in cui si svolge il traffico urbano e periferico della città di Napoli, divenute ormai difficilissime, è indispensabile risolvere gli annosi problemi delle ferrovie circumflegrea e metropolitana;

tenuto presente che per il completamento dei lavori della circumflegrea, la quale allaccia comuni pressoché isolati da Napoli ed in continuo incremento edilizio e demografico, sono state già eseguite tutte le opere della sede stradale e che occorre ancora provvedere all'armamento;

e poiché occorre finalmente procedere alla definizione dei provvedimenti atti a rendere efficiente la linea metropolitana adeguandola alle esigenze di una città come Napoli,

fa voti

affinché il ministro dei trasporti provveda con la massima sollecitudine:

a) al completamento dei lavori necessari della ferrovia circumflegrea;

b) alla realizzazione indilazionabile delle opere occorrenti onde rendere efficiente la ferrovia metropolitana a disimpegnare un servizio urbano idoneo alla soluzione del grave problema del traffico della città di Napoli.

FRUNZIO, BARBI.

La Camera,

constatato che non sono ancora stati ripristinati gli ascensori a servizio della stazione delle precedenze sulla direttissima Bologna-Firenze, per cui parecchie centinaia di cittadini, particolarmente lavoratori occupati a Bologna ed a Prato, sono costretti a percorrere giornalmente con gravissimo disagio, fra discesa e salita, ben 3.600 gradini per utilizzare detta stazione che è l'unico sicuro mezzo di comunicazione della zona,

impegna

il ministro dei trasporti a rimuovere con urgenza ogni eventuale ostacolo affinché entro il corrente anno abbiano inizio i lavori di ripristino degli ascensori, già promessi in data 27 luglio 1958.

NANNI RINO, DEGLI ESPOSTI.

La Camera

invita il Governo

a predisporre provvedimenti per un migliore assetto e per il completamento della ferrovia garganica, che, attualmente, per la lentezza e la scarsità delle corse giornaliere, nonché per l'insufficienza dei convogli e l'infelice tracciato in alcuni tratti, non risponde alle esigenze della popolazione garganica ed è di ostacolo all'incremento del turismo.

CAVALIERE.

La Camera,

constatato il crescente aumento delle sciagure autoferroviarie che si verificano ai passaggi a livello;

consapevole che tali disastri non sono generalmente da imputarsi ad incuria del personale, ma all'aumento del numero dei treni in transito e all'aumento della loro velocità, da un verso, e dall'altro agli intensificati attraversamenti degli automezzi che ascendono, su alcune arterie, a migliaia;

convinta che la sopravvivenza degli attuali 806 passaggi a livello costituisce un'anacronistica e antieconomica struttura;

constatato che, malgrado le assicurazioni date dal Governo al Parlamento con la risposta all'interrogazione del 25 gennaio 1958 dopo il tragico scontro a Codogno del 3 dicembre 1957, ben poco è stato realizzato da parte dei Ministeri competenti per la eliminazione dei passaggi a livello,

invita il Governo:

ad accelerare l'esecuzione del piano di soppressione dei passaggi a livello di concerto fra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, l'« Anas », i comuni e le provincie;

a riferire al più presto alla Camera sulle conclusioni della commissione interministeriale di studio per la soppressione dei passaggi a livello;

ad aumentare nel frattempo la vigilanza sui passaggi a livello aumentando la presenza del personale sulle linee di grande comunicazione e ad accrescere il margine di tempo fra le segnalazioni acustiche e luminose ed il passaggio dei convogli in considerazione dell'accresciuta velocità dei treni e dell'intensità del traffico stradale.

BARBIERI ORAZIO, POLANO.

La Camera,

a conoscenza del grave disagio al quale sono tutt'ora sottoposti i lavoratori delle provincie di Brescia e di Bergamo per quanto concerne le comunicazioni con i treni operai per Milano,

invita il Governo

ad accelerare al massimo l'esecuzione del previsto raddoppio della linea Treviglio-Milano e degli altri interventi programmati al fine di portare a definitiva soluzione l'annoso e grave problema.

COLLEONI, GITTI.

La Camera,

considerato:

che con l'articolo 12 della legge 26 marzo 1955, n. 173, fu autorizzata la spesa di tre miliardi per la elettrificazione ed il raddoppio dei binari della linea Trieste-Venezia;

che i fondi relativi sono disponibili con il ricavo del prestito « Trieste »;

che, ciò nonostante, non è stato posto mano al raddoppio dei binari, mentre si procede alla elettrificazione della linea,

invita il Governo

alla pronta attuazione dell'opera prevista dalla legge n. 173.

GEFTER WONDRICH, DE MICHIELI VITTURI.

La Camera,

invita il ministro dei trasporti

a potenziare la rete delle ferrovie statali e in concessione nel Mezzogiorno, costituendo essa un fattore essenziale della politica di sviluppo, oltre che strumento indispensabile per fronteggiare il previsto aumento di traffico, segnalando in particolare la necessità:

a) di completare la elettrificazione e inserire nel programma d'investimento anche il raddoppio del binario della linea adriatica, arteria vitale per il celere trasporto dei prodotti ortofrutticoli del sud verso i mercati di assorbimento del nord e del centro Europa;

b) di affrettare il completamento e la apertura all'esercizio della ferrovia Bari-Barletta per dare ai popolosi centri di Andria, Barletta, Ruvo, Terlizzi, Bitonto, un mezzo efficiente di rapida circolazione delle persone e dei prodotti;

c) di stimolare l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est e della ferrovia garganica.

Fa voti

altresì per una sistemazione giuridica degli assuntori ferroviari e per un più sensibile incremento nella costruzione di case economiche e patrimoniali per i ferrovieri.

TROISI.

La Camera,

considerato che si rende urgente il ripristino del tronco ferroviario Pergola-Fermignano, danneggiato dall'ultima guerra e non ancora riattivato, allo scopo di completare la linea Fabriano-Urbino, anche in relazione all'esigenza di sollevare dal crescente stato di depressione una vasta zona, colpita negli ultimi anni dallo impoverimento e spopolamento della montagna e da massicci licenziamenti nel settore industriale;

considerato altresì che le ripetute dichiarazioni orali e scritte rese in Parlamento ed ai sindaci interessati dall'onorevole ministro dei trasporti confermano l'indubbia importanza della linea in questione,

invita il Governo

a voler procedere, nel corso di 2 o 3 annualità, ed al più presto possibile, al completamento della linea Fabriano-Urbino mediante il ripristino del tronco Pergola-Fermignano.

ANGELINI GIUSEPPE, SCHIAVETTI, CORONA ACHILLE, BRODOLINI, CALVARESI, SANTARELLI ENZO, SANTARELLI EZIO.

La Camera,

tenuto presente:

che il traffico passeggeri e il transito di treni dalla stazione di Gallarate è fortemente elevato ed in continuo aumento;

che vi transitano numerosi treni di linee internazionali;

che l'edificio della vecchia stazione è del tutto inadeguato all'importanza del traffico, tanto che già da vari anni si sono costruiti lunghi marciapiedi e moderne pensiline però dislocati più a sud del vecchio edificio;

rendendosi inoltre conto che la distanza fra il vecchio edificio e le pensiline,

sotto le quali fermano i treni, causa un notevole disagio dei viaggiatori,

invita il Governo

a disporre affinché si proceda con la massima sollecitudine alla costruzione del nuovo edificio della stazione di Gallarate.

GRILLI GIOVANNI.

La Camera,

preso atto:

che il centro ferroviario di Verona, costituito nel 1945, in tredici anni di attività, ha dato, pur ancora incompleto nelle sue strutture amministrative, una chiara dimostrazione della sua validità funzionale e tecnica;

che Verona, nodo ferroviario al quale confluisce una zona di 22 mila chilometri quadrati di superficie, interessante direttamente le provincie di Verona, Vicenza, Trento, Bolzano, Brescia, Mantova e Rovigo, è un centro di forte potenzialità economica e produttiva;

che notevoli e costose iniziative, intimamente collegate con la presenza del centro ferroviario a Verona, sono sorte o si sono sviluppate in tutta la zona specie a Verona, Mantova, Trento e Rovigo;

che il mantenimento del centro ferroviario di Verona oltre a costituire un atto di preveggenza di evidente rilevanza nel campo della politica e della economia del nostro paese, non solo non arreca un aggravio al bilancio ferroviario, ma anzi esonera l'amministrazione delle ferrovie dello Stato da maggiori spese;

tenuto conto dell'impegno assunto dall'amministrazione provinciale, dal comune e dalla camera di commercio di Verona di stanziare 300 milioni per la costruzione del palazzo compartimentale, affinché l'indispensabile organo di direzione ferroviario possa avere una sede definitiva,

invita il ministro dei trasporti

a predisporre, entro il 31 dicembre 1958, con apposito provvedimento, il riconoscimento giuridico del compartimento ferroviario di Verona.

AMBROSINI, POLANO, ALBARELLO, FERRARI FRANCESCO.

La Camera,

considerata la grave situazione economica in cui versa la città di La Spezia con l'intera sua provincia, situazione che si manifesta con la continua riduzione del numero degli operai occupati nelle attività industriali e con i sempre più numerosi fallimenti;

considerato che il porto mercantile, con i relativi collegamenti ferroviari, rappresenta una delle più importanti attività economiche della città,

invita il Governo:

1°) a portare a compimento il programma di lavori per la installazione degli impianti automatici, di controllo, di segnalazione e dell'armamento della linea ferroviaria La Spezia-Parma;

2°) ad elaborare e predisporre il progetto, con relativo finanziamento, per l'ampliamento, a Vezzano Ligure, del piazzale di smistamento dei carri ferroviari necessari all'attività del porto, sulla base delle decisioni prese dalla conferenza dei servizi per l'elaborazione particolareggiata del piano regolatore del comune di La Spezia, conferenza alla quale l'amministrazione ferroviaria era autorevolmente rappresentata;

3°) a disporre perché siano accelerati i lavori per l'ammodernamento della linea ferroviaria Parma-Suzzara-Mantova, perché sia resa più efficiente al traffico pesante quale arteria di comunicazione la più breve per il diretto collegamento con il Brennero e l'Europa centrale.

BARONTINI, LANDI, GORRERI, MONTANARI.

La Camera,

sempre sensibile nei confronti di coloro che hanno ben meritato dalla patria;

considerato che, nella passata legislatura, il ministro dei trasporti del tempo ebbe a manifestare il gradimento del Governo ad una iniziativa parlamentare intesa al ripristino delle agevolazioni ferroviarie ammesse dal Governo fin dal 1924 e consistenti nell'assegnazione di un compartimento riservato alla scorta delle bandiere e dei gonfaloni delle città decorate di medaglia d'oro al valor militare in occasioni di viaggi per manifestazioni a carattere nazionale ed alla concessione di un modesto numero di biglietti gratuiti e semigratuiti a favore di congiunti di medaglie d'oro al valor militare, agevolazioni non rinnovate dalla legge 21 novembre 1955, n. 1108, che ha disciplinato *ex novo* tutte le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato,

fa voti

perché il Governo si faccia promotore di un provvedimento inteso a ripristinare le soppresse agevolazioni ferroviarie.

VILLA RUGGERO, GUERRIERI FILIPPO, SCARASCIA, SEMERARO.

La Camera,

considerato che la situazione tecnica delle comunicazioni ferroviarie del Piemonte e di parte della Liguria e della Lombardia è gravemente arretrata rispetto al livello medio della rete ferroviaria italiana;

constatato che tale arretratezza è dovuta al fatto che le sopraddette linee di comunicazione sono quelle di più vecchia costruzione,

invita il Governo:

a predisporre un piano organico per l'ammodernamento degli impianti concernenti le anzidette regioni, in modo da consentire la graduale eliminazione della corrente alternata e la sostituzione di essa con la corrente continua, nonché il miglioramento dei collegamenti ferroviari con la Francia e l'elettrificazione della linea Torino-Milano;

a considerare che l'eventuale impiego di locomotori *Diesel* elettrici costituisce un provvedimento di alleviamento contingente, non potendo rappresentare una soluzione definitiva se non con l'introduzione sistematica dei mezzi *Diesel* elettrici su tutta la rete ferroviaria italiana.

CURTI AURELIO, SABATINI, SARTI, AMADEO ALDO, DONAT-CATTIN.

La Camera,

di fronte al grave danno che l'alluvione e le frane hanno ancora una volta arrecato recentemente alla ferrovia internazionale del Sempione e considerando l'importanza che tale via di comunicazione ha per tutta l'economia del paese e per il collegamento della Svizzera col porto di Genova, nonché la necessità di adeguare i servizi e il traffico, particolarmente turistico, che da Domodossola dirama in Liguria via Novara,

invita il ministro dei trasporti:

a) a predisporre i mezzi necessari perché il ripristino del collegamento ferroviario con la Svizzera venga realizzato con soluzione definitiva, al riparo da ogni eventuale, deprecabile calamità, mediante perforazione di gallerie, concertandosi eventualmente col ministro dei lavori pubblici per una auspicata soluzione analoga abbinata al collegamento stradale del passo del Sempione;

b) ad eliminare lo stato indecoroso della stazione di Novara e il permanente pericolo per i viaggiatori costretti ad attraversare ben undici binari, predisponendo i mezzi adeguati per la costruzione di sottopassaggi e per dare agli immobili una capienza più adeguata ed un aspetto più decoroso;

c) a favorire l'incremento turistico sul Lago Maggiore, già gravemente danneggiato dalla recente alluvione, concordando con le autorità delle ferrovie federali svizzere una breve fermata dell'espresso Ginevra-Milano nelle stazioni di Verbania e Stresa.

MOSCATELLI.

La Camera,

ritenuto che la sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara è una esigenza inderogabile allo snellimento del traffico nazionale attualmente bloccato per otto ore al giorno da tre passaggi a livello sulle importanti arterie della Tiburtina-Valeria e della nazionale adriatica;

preso atto che è stata concordata e sottoscritta una soluzione tecnica del problema tra il comune di Pescara e l'amministrazione ferroviaria,

invita il Governo

a porre in opera nel più breve tempo possibile tale soluzione al fine di risolvere un problema di interesse fondamentale per la circolazione nazionale.

DELFINO, SERVELLO.

La Camera,

considerata la notevole importanza della linea ferroviaria Isernia-Sulmona ai fini sia del traffico commerciale, sia del turismo abruzzese e molisano verso cui confluiscono forti correnti romane e napoletane,

invita il Governo

a voler sollecitare il completamento della ricostruzione della predetta linea.

CORTESE GIUSEPPE, COLITTO, FRUNZIO.

La Camera,

considerato lo stato di notevole abbandono in cui versa, sul piano tecnico, la ferrovia circumetnea;

constatato che tale linea a scartamento ridotto congiunge ben ventuno comuni della provincia di Catania e permette a 180 mila abitanti il collegamento con il comune capoluogo;

ritenuto che per garantire l'esercizio occorre almeno che, in via di urgenza, si provveda:

a) all'approvvigionamento di tre automotrici ad aderenza totale e di un locomotore termico da trecento cavalli per servizio merci:

b) all'aumento dell'approvvigionamento di materiale di ricambio per automotrici Fiat e Ranieri di almeno un milione e mezzo al mese fino ad effettuare delle grandi riparazioni;

c) alla messa in opera delle rotaie nuove ora depositate lungo la linea ed all'approvvigionamento del ricambio annuale delle traverse (circa 14.000 all'anno) oltre che a quello di altre rotaie nuove da 27 metri lineari;

d) al completamento dell'attrezzatura delle officine secondo l'elenco del materiale già riconosciuto dal Ministero dei trasporti;

e) all'approvvigionamento di attrezzature per l'alzamento delle automotrici e degli autobus,

impegna il Governo

a provvedere, in via di urgenza, a tali indispensabili forniture ed approvvigionamenti.

SCALIA VITO.

La Camera,

considerata l'opportunità di estendere ai dipendenti degli enti locali le riduzioni ferroviarie godute dai dipendenti statali;

atteso che tale aspirazione è vivamente sentita da tutta la categoria interessata ed ha anche formato oggetto di discussioni e trattative tra il Ministero dei trasporti ed i rappresentanti interessati,

invita il Governo

a predisporre apposito provvedimento di estensione della riduzione ferroviaria del 50 per cento, di cui fruiscono i dipendenti statali, ai dipendenti da enti locali.

SABATINI, SCALIA VITO.

La Camera,

considerato che:

1°) il servizio dei treni per operai, impiegati e studenti in partenza da Cremona per Milano e viceversa, il quale interessa oltre 4.000 viaggiatori, si presenta così difettoso da costringere gli interessati ad oltre tre ore di viaggio per compiere 90 chilometri di tragitto;

2°) la stazione di Cremona è ancora priva di impianto di sicurezza centralizzato e di orologi elettrici e al deposito locomotive mancano i capannoni per cui gli operai sono costretti a lavorare sotto le intemperie e che scarseggiano i servizi igienici e di sicurezza del lavoro:

3°) un'alta percentuale di case cantoniere è priva di illuminazione elettrica e di servizi igienici mentre è mancante il servizio di guardialinea;

4°) vecchia e superata è l'attrezzatura per la pulizia delle locomotive e delle automotrici, fra l'altro esse pure superate dalla tecnica moderna,

invita il Governo

a provvedere:

1°) perché sia migliorato il servizio di treni per operai fissando a Cremona le stazioni di arrivo e di partenza rispettivamente per i treni n. 4179 e 4170 che attualmente fanno capo a Crema;

2°) siano soppresse alcune fermate del treno 2070 e 2079 nel tratto Cremona-Milano in modo da permettere ai viaggiatori di raggiungere prima delle ore 8 i posti di lavoro;

3°) siano trasformati gli attuali impianti di sicurezza, costruiti i capannoni per gli operai addetti al deposito, migliorati i servizi igienici e ripristinato il servizio di guardalinea;

4°) siano sostituite le attuali attrezzature per la riparazione e la pulizia delle locomotive e delle automotrici.

FOGLIAZZA.

La Camera,

considerato:

che a tredici anni dalla conclusione degli eventi bellici, la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia è tuttora interamente da ricostruire nel tratto di attraversamento del territorio francese e dal confine italiano fino alla stazione di Ventimiglia;

che una simile incresciosa situazione determina disastrose conseguenze per il turismo e l'economia delle province di Cuneo e Imperia, e in genere delle regioni piemontese e ligure, compromettendo seriamente le comunicazioni ferroviarie con la Francia;

che l'attesa delle popolazioni locali non può più oltre essere elusa;

che, nella fattispecie, il finanziamento della ricostruzione dell'opera è già garantito da pubblici idonei impegni assunti da un istituto bancario cuneese,

invita il Governo

a predisporre tempestivi contatti con il Governo francese per la definizione dell'annosa questione.

AMADEO ALDO, SARTI.

La Camera,

considerata la grave situazione economico-tecnica esistente nella gestione della ferrovia circumetnea;

ritenuto che tale ferrovia rappresenta una arteria vitale e insostituibile per il trasporto di persone e di merci, interessante oltre 20 comuni della zona etnea con una popolazione di circa 300 mila abitanti, oltre la stessa città di Catania;

tenuto conto che non hanno finora trovato accoglimento le misure da anni richieste e più volte sollecitate attraverso appositi convegni dalle popolazioni interessate, anche per iniziativa delle rispettive amministrazioni comunali, nonché dal personale dipendente dalla ferrovia e dalle sue organizzazioni sindacali;

considerato che l'attuale gestione commissariale governativa, malgrado ormai sia insediata da anni, non è riuscita, specialmente per l'inadeguatezza dei mezzi di cui è stata fornita, ad adottare misure atte a risolvere l'importante problema;

e che di tale situazione soli beneficiari sono finora rimasti privati speculatori i quali, gestendo con automezzi propri servizi integrativi della ferrovia, hanno realizzato larghi profitti durante tutti gli anni della gestione commissariale governativa mentre del tutto trascurato è rimasto il pubblico interesse e passiva la gestione commissariale governativa,

invita il Governo

a predisporre un piano per il riscatto della gestione privata della ferrovia da parte delle ferrovie dello Stato (data in particolare la scadenza, nell'anno in corso, del termine di franchigia) e per l'ammodernamento della ferrovia stessa affinché essa, fornita di nuovo e sufficiente materiale mobile e di armamento, possa tornare ad assolvere alla sua decisiva funzione nella intera zona etnea.

PEZZINO, BUFARDECI, DE PASQUALE.

La Camera,

considerata l'urgenza di adeguare il funzionamento dei trasporti ferroviari in Abruzzo alle necessità del traffico ed alle esigenze di sviluppo della regione,

invita il ministro dei trasporti

1°) a provvedere entro il presente esercizio ai lavori relativi all'elettrificazione della tratta Sulmona-Pescara;

2°) a considerare tra le opere urgenti la elettrificazione della linea Sulmona-Aquila-Terni;

3°) a far rivedere gli orari ferroviari in modo di realizzare più rapidi collegamenti tra Roma ed i maggiori centri della regione;

4°) a chiarire gli intendimenti del Ministero in merito alla sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara.

SPALLONE, GIORGI, DI PAOLANTONIO, SCIORILLI BORRELLI, MARIANI, PAOLUCCI.

La Camera,

nell'intento di assicurare il potenziamento dei servizi pubblici di trasporto in concessione e di evitare gestioni passive delle pubbliche aziende i cui oneri ricadono sul bilancio dello Stato e su quello degli enti locali,

invita il ministro

ad accogliere la richiesta del consorzio ferrotranviario fra i comuni e le province di Pisa e di Livorno, concessionario della ferrovia Pisa-Calambrone-Livorno, tendente ad ottenere la gestione dell'autolinea Pisa-Tombolo-Livorno, tuttora affidata alla società S.I.T.A. per concessione annuale, in violazione delle attribuzioni istituzionali del consorzio predetto.

RAFFAELLI, DIAZ LAURA, PUCCI ANSELMO, LIBERATORE, ROSSI PAOLO MARIO.

La Camera,

ravvisata la necessità di assicurare le comunicazioni, che peraltro sono di vitale importanza, della zona di Fabriano, Sassoferrato, Pergola con la vallata del Metauro (Urbino, Fermignano, Fano, Pesaro),

invita il Governo

a voler disporre perché sia quanto prima finanziata la riattivazione del tronco ferroviario da Pergola a Fermignano.

FORLANI, BOIDI, CASTELLUCCI.

La Camera

invita il Governo:

1°) a rivedere sollecitamente e con effetto retroattivo le norme in virtù delle quali agenti in pensione con 40 anni e più di servizio fruiscono di una pensione assai inferiore a quella di colleghi che, assunti lo stesso anno, e con lo stesso grado, furono collocati in pensione contemporaneamente ai primi, con eguale anzianità di servizio ma con grado inferiore:

2°) a predisporre quelle provvidenze che consentano:

a) la utilizzazione, ai fini della pensione, degli anni di servizio oltre il 37°;

b) il riconoscimento del servizio fuori ruolo ai fini degli scatti biennali utili per la pensione.

PAOLUCCI.

La Camera,

considerate le crescenti difficoltà economiche e di gestione e la conseguente irrimediabile passività di molte linee ferroviarie, tecnicamente e funzionalmente superate,

invita il Governo

a studiare – nello spirito di una più generale e necessaria modernizzazione dei nostri trasporti – la rapida eliminazione di gran parte di queste linee, insufficienti e costose, e la loro sostituzione con attrezzate autolinee.

ROMUALDI.

La Camera,

riconosciuta la necessità della ricostruzione del tronco ferroviario Fermignano-Pergola,

invita il ministro dei trasporti

a provvedere alla ricostruzione del tronco ferroviario Fermignano-Pergola.

GRILLI ANTONIO.

La Camera,

considerato lo stato di grave inadeguatezza della ferrovia garganica (San Severo-Calenello) e tenuto presente che tale ferrovia, a quasi trenta anni dalla sua costruzione, non è stata ancora completata fino al comune di Vieste, ma finisce ancora in aperta campagna a circa venti chilometri dal suo naturale punto terminale,

impegna il Governo

a provvedere ai lavori occorrenti per il prolungamento fino a Vieste della ferrovia garganica ed al suo adeguamento alle attuali esigenze del traffico.

MAGNO, KUNTZE, CONTE.

La Camera,

di fronte alla situazione di disagio e di preoccupazione determinatasi nel Vicentino e in particolare tra la popolazione dell'altopiano di Asiago a causa della sospensione del servizio ferroviario sulla linea Rocchette-Asiago, in gestione alla Società veneta ferrovie;

riconosciuti necessari, ai fini della sicurezza del traffico e della garanzia di continuità delle comunicazioni regolari in ogni periodo dell'anno, il mantenimento della ferrovia e il suo rammodernamento,

invita il ministro dei trasporti

a predisporre un piano di rammodernamento entro il 31 dicembre 1958.

FERRARI FRANCESCO.

La Camera,

considerata l'inderogabile necessità di adeguare la politica economica dei trasporti alle esigenze di un coordinato sviluppo delle attrezzature di base (infrastrutture stradali e ferroviarie) e di un coordinato esercizio dei mezzi di trasporto;

ritenuto che tale coordinamento deve perseguire lo scopo di assicurare il più economico impiego delle infrastrutture e attrezzature esistenti, nonché delle risorse disponibili per il loro miglioramento;

preoccupata della progressiva sovrapposizione – nei trasporti terrestri – di un sistema all'altro e degli effetti che ne derivano sul costo sociale dei trasporti, sulla vitalità economica delle ferrovie statali, sull'usura delle strade;

tenuto conto che le leggi che regolano i trasporti terrestri (ordinamento ferroviario, autotrasporti di cose, autotrasporto pubblico di persone) risalgono tutte al periodo in cui le ferrovie detenevano il monopolio dei trasporti e sono del tutto inadeguate a fronteggiare le esigenze connesse al progressivo sviluppo dei traffici,

invita il ministro dei trasporti:

a) a operare perché, riformando gli ordinamenti esistenti, attui una politica economica dei trasporti che concreti l'intervento disciplinatore e coordinatore dello Stato;

b) a subordinare l'esercizio dei trasporti nonché il miglioramento delle infrastrutture alla realizzazione di un programma pianificato che eviti dilapidazioni di risorse, riduca il costo sociale dei trasporti e si inserisca, come fattore di accelerazione, in una più attiva poltica di sviluppo economico.

BENSI, FERRI, MANCINI, LOMBARDI RICCARDO.

La Camera,

preoccupata della sicurezza del traffico sulle strade;

considerata l'intensità della circolazione di automezzi pesanti e pesantissimi,

invita il Governo

a sodisfare alle seguenti esigenze nel quadro dei criteri fissati dalla legge 4 febbraio 1958,

n. 572, di delega per la emanazione del nuovo codice della strada:

a) necessità di mantenere gli attuali limiti di peso e dimensioni degli autoveicoli;

b) predisporre sanzioni le più rigorose per la repressione dei sovraccarichi abusivi;

c) predisporre urgentemente norme adeguate per la limitazione della durata del lavoro e del servizio continuativo al volante nell'autotrasporto merci, nonché per l'istituzione di rigorosi controlli, sulle strade e presso le imprese, della osservanza delle norme anzidette;

d) limitare la velocità sulle strade ordinarie degli autoveicoli più pesanti ribassando, in particolare per quelli con peso complessivo superiore a 10 tonnellate adibiti a trasporto merci, i limiti attuali di 60 chilometri orari.

FERRI, BENSI, MANCINI, LOMBARDI RICCARDO.

La Camera,

considerato che per alcune linee ferroviarie di cui il Ministero dei trasporti avrebbe progettato la soppressione per ragioni di passività, si palesa necessario un più approfondito esame;

considerato che, in genere, di fronte ai sacrifici fatti per la costruzione di una linea, si ritiene opportuno escludere di massima la soppressione, per non compromettere l'avvenire di una zona e per non negare alle popolazioni interessate il sodisfacimento delle loro esigenze, mediante la conservazione di un servizio pubblico cui esse, in definitiva, hanno diritto;

ritenuto che tali considerazioni, in modo particolare, si impongono per la linea Termoli-Larino-Campobasso, in quanto rappresenta l'unica comunicazione ferroviaria che, toccando diversi comuni di intensa attività agricola e commerciale del Basso Molise, collega l'Adriatico con il capoluogo del Molise, e quindi, nella tratta successiva (Campobasso-Isernia-Vairano), collega l'intera regione con Napoli e Roma;

riconosciuto, pertanto, necessario e vitale il mantenimento per motivi di particolare valore sociale della linea Termoli-Larino-Campobasso, sì che a questa possa applicarsi la legge sul rimborso degli oneri extra-aziendali, che prevede appunto l'assegnazione di specifiche sovvenzioni alle ferrovie dello Stato a pareggio dei disavanzi di gestione di linee a scarso traffico che, come la linea in questione, hanno un coefficiente di esercizio superiore a 3, e dar così luogo al suo miglioramento nell'esercizio e potenziamento nell'armamento,

invita il ministro dei trasporti

ad accogliere l'unanime aspirazione delle popolazioni molisane, escludendo da ogni provvedimento di soppressione la linea anzidetta.

AMICONI.

La Camera,

considerate le crescenti esigenze del traffico ferroviario sulla linea Roma-Ancona;

considerato che l'opera di ricostruzione ferroviaria del dopoguerra non ha ancora ripristinato il doppio binario già esistente nel tratto Orte-Terni,

invita il Governo

a considerare positivamente la opportunità del raddoppio dei binari lungo l'intero percorso da Orte ad Ancona, e intanto a dar corso al più presto possibile al ripristino del doppio binario fino a Terni.

ANDERLINI, BRODOLINI, CECATI.

La Camera,

considerate le crescenti esigenze del traffico ferroviario nella regione umbra;

richiamandosi anche a precedenti impegni del ministro dei trasporti,

invita il Governo

a dare rapida attuazione alla elettrificazione del tratto Foligno-Perugia-Terontola.

CECATI, ANDERLINI.

PRESIDENTE. Gli ultimi tre ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati ?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Circa l'ordine del giorno Macrelli, ricordo che, in base all'accordo del 29 aprile 1953 tra l'Italia e la repubblica di San Marino, il Governo italiano si è impegnato a provvedere per la ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino, accollandosi il relativo onere finanziario, entro il limite massimo di 350 milioni di lire, ed il suo esercizio per la durata di anni 13.

Il costo dell'opera, tuttavia, supera i 400 milioni, per cui spetta al governo di San Marino di assumersi l'onere della spesa eccedente i 350 milioni; senonché, nessun affidamento è stato sinora dato in proposito da quel governo. La possibilità della istituzione di una nuova coppia di treni elettromotrici tra Livorno ed Ancona, verrà tenuta presente

in sede di impostazione del prossimo orario del 31 maggio 1959, in relazione alla disponibilità di mezzi leggeri ed alle generali esigenze anche di altre importanti linee della rete.

I voti avanzati alla conferenza regionale formeranno, senz'altro, oggetto di attento esame e non si mancherà di tenerli nella dovuta considerazione per il loro possibile accoglimento, compatibilmente con le esigenze generali del servizio ferroviario e con la disponibilità dei mezzi.

L'opportunità o la convenienza del mantenimento o meno della ferrovia Rimini-Novafeltria è tuttora in corso di attento esame.

La soppressione dei due passaggi a livello ubicati nella città di Cesena è stata più volte presa in esame. Il passaggio a livello al chilometro 82 più 0,27 è interessato da strada comunale. A 250 metri dal passaggio a livello esiste un cavalcavia al servizio di una variante della strada per Ravenna. Il passaggio a livello in questione potrebbe essere eliminato costruendo un sottovia pedonale onde agevolare il considerevole traffico di pedoni, potendo il traffico veicolare usufruire, senza eccessivo disagio, del citato cavalcavia. In contatti avuti per l'esame del piano regolatore di Cesena, il comune si è già dimostrato favorevole a detta soluzione. Il passaggio a livello al chilometro 82 più 852 è interessato da strada comunale, sulla quale si innesta, nelle immediate vicinanze dell'attraversamento, la provinciale per Cervia. Il comune ha in progetto la costruzione di un cavalcavia spostato di circa 120 metri lato Rimini, con una variante della viabilità, inquadrata nello studio del piano regolatore cittadino.

Le opere sostitutive dei citati passaggi a livello sono a carico degli enti proprietari della strada, cui le ferrovie sono disposte ad accordare un contributo commisurato alle economie ed ai vantaggi derivanti all'esercizio ferroviario dalla soppressione, nonché ad accordare facilitazioni circa il rimborso degli oneri di esercizio conseguenti ai lavori per le opere in parola.

Il problema dell'elevamento dei limiti di età del personale ferroviario ha formato oggetto, in passato, di diverse proposte di legge, le quali per altro ebbero esito negativo. Elementi preponderanti per il rigetto delle proposte stesse da parte delle apposite Commissioni parlamentari furono i seguenti: *a*) il provvedimento avrebbe impedito l'immissione in impiego di nuove unità di lavoro prive di occupazione; *b*) la particolarità del servizio ferroviario richiede – non solo per il personale dell'esercizio – efficienza fisica maggiore di quanta ne occorra agli altri dipendenti statali. Gran parte del personale ferroviario, anche degli uffici, deve espletare mansioni direttive ed ispettive connesse all'esercizio che lo sottopongono ad una particolare usura fisica; *c*) il provvedimento, se limitato al personale degli uffici, avrebbe accentuato il divario esistente con i limiti di età del personale dell'esercizio provocando anche la tendenza da parte di quest'ultimo a chiedere il trasferimento agli uffici; *d*) il provvedimento avrebbe provocato una stasi nella progressione di carriera del personale. I motivi esposti che determinarono il rigetto delle accennate proposte di legge sono tuttora attuali.

Quanto all'ordine del giorno Marchesi, comunico che è già stato predisposto il disegno di legge per lo stato giuridico degli assuntori. Dopo l'adesione dei ministeri di concerto, il provvedimento sarà sottoposto al Consiglio dei ministri e quindi presentato al Parlamento.

Quanto all'ordine del giorno Russo Salvatore rilevo che il tratto di linea fra le stazioni di Caltanissetta-Xirbi e Pirato ricade in zone franose, per cui possono determinarsi talvolta delle interruzioni di esercizio, come quella verificatasi l'inverno scorso fra Enna e Villarosa di proporzioni veramente notevoli. L'amministrazione ferroviaria ha sempre provveduto alla esecuzione dei necessari lavori intesi a garantire la sicurezza della linea. Nel caso di cui si tratta, sono già in corso i lavori per il completo scavalcamento della zona in frana mediante la costruzione di tre navate in ferro già approvate sul posto e in avanzato studio di costruzione. Con tale provvedimento il binario ferroviario verrà reso del tutto indipendente dai movimenti del terreno di natura franosa.

Per altro, per ovvie ragioni di bilancio, le ferrovie non possono prendere in considerazione il provvedimento di deviare la linea su altro tracciato per la elevata spesa, di miliardi di lire, non giustificata dai modesti miglioramenti che ne conseguirebbero. Intanto si è provveduto di recente alla sostituzione del vecchio armamento con materiale più pesante, che permetterà l'aumento della velocità dei convogli.

Per il prolungamento fino a Nicosia della ferrovia Motta-Santa Anastasia-Regalbuto, il progetto recentemente studiato perviene ad un preventivo di spesa di circa 13 mi-

liardi. Benché l'opera sia stata compresa fra quelle da realizzare in base al noto piano Vanoni, non si vede per ora la possibilità di provvedere al relativo finanziamento. Comunque non potrebbe ritenersi giustificata la ingente spesa se non si potesse contemporaneamente assicurare anche il finanziamento della costruzione della restante linea fino a Fiumetorto, il cui costo sarebbe di almeno 50 miliardi.

Quanto all'ordine del giorno Frunzio, assicuro che al completamento dei lavori riguardanti la ferrovia Circumflegrea potrà provvedersi se verrà approvato il disegno di legge già predisposto dal Ministero dei trasporti per ottenere il relativo finanziamento e sul quale è stato chiesto il preventivo benestare del Ministero del tesoro. Presso i competenti organi della amministrazione ferroviaria trovasi in corso di studio un piano di sistemazione e di miglioramento della metropolitana di Napoli, onde rendere quei servizi più confacenti alle cresciute esigenze dell'utenza. A conclusione, ormai non lontana, degli studi stessi, si darà graduale attuazione, a mano a mano che si potrà disporre dei necessari finanziamenti, ai provvedimenti prescelti. Tali migliorie investiranno sia il settore degli impianti fissi che quello del materiale rotabile impiegato per l'esercizio della metropolitana stessa. Non mancheranno le necessarie intese tra gli organi delle ferrovie dello Stato, quelli della Circumflegrea e le autorità locali per la definizione dei problemi di comune interesse.

Quanto all'ordine del giorno Nanni, per la riattivazione e migliore sistemazione dei due ascensori nel piano inclinato del pozzo di Cà' di Landino, rendo noto che l'amministrazione ferroviaria ha già elaborato il progetto esecutivo, la cui attivazione richiederà una spesa di 107 milioni. Quanto prima si darà corso all'espletamento del necessario appalto-concorso; si è dovuto infatti studiare, dal punto di vista tecnico, come risolvere il problema. Ma ormai il problema tecnico è stato superato e tra pochi giorni, ripeto, procederemo all'appalto-concorso.

Quanto all'ordine del giorno Cavaliere, comunico che nessun progetto è stato presentato per l'ammodernamento della ferrovia garganica. Il problema in ogni modo deve essere portato all'esame della commissione prevista dall'articolo 10 della legge n. 1221, in sede di applicazione della legge stessa.

Quanto all'ordine del giorno Barbieri Orazio, faccio presente che, dal gennaio 1958 ad oggi, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, di propria iniziativa od a seguito di accordi con gli enti cointeressati, ha proceduto alla soppressione di 13 passaggi a livello, ed ha in corso di attuazione o in esame la soppressione di altri 104 attraversamenti a raso, che verranno sostituiti da manufatti. Nello stesso periodo di tempo si sono ultimati lavori di miglioria tecnica (sostituzione di barriere a semplice filo con barriere a doppio filo, sostituzione di barriere a semplice filo con barriere elettriche, realizzazione di piazzole di ricovero per i veicoli rimasti eventualmente imprigionati tra le sbarre, impianto di barriere manovrate sul posto in luogo dei cancelli, protezione mediante segnali di passaggi a livello sul posto o a distanza, ecc.) in corrispondenza di 226 passaggi a livello. Analoghi lavori di miglioria sono stati intrapresi in corrispondenza di altri 172 passaggi a livello. Inoltre sono stati distribuiti e messi in opera 6 mila lamierini con strisce in pellicola rifrangente atti a migliorare la visibilità notturna delle barriere in corrispondenza di 300 passaggi a livello. Recentemente sono stati stanziati circa 600 milioni per dare prossimo inizio a lavori di miglioria analoghi a quelli cui ho dianzi accennato, in corrispondenza di 627 passaggi a livello. Questi ultimi lavori saranno eseguiti nei prossimi mesi. Si sta procedendo all'impianto di semibarriere automatiche in corrispondenza di 6 passaggi a livello, mentre per altri 16 attraversamenti a raso i lavori sono di imminente inizio.

Ciò premesso, l'amministrazione delle ferrovie delle Stato ha elaborato un programma generale di migliorie ai passaggi a livello da lasciare in esercizio, per un importo complessivo di spesa di 10 miliardi di lire. Per fare fronte a tale onere sono in corso trattative con le cointeressate amministrazioni dei lavori pubblici, del tesoro, dell'interno e con il Commissariato per il turismo.

Infine, per la soppressione dei passaggi a livello mediante manufatti sostitutivi, specie sulle strade e sulle ferrovie di grande traffico, sono in corso intese con il dicastero dei lavori pubblici, e non si mancherà di accelerare i lavori della nota commissione interministeriale. L'opera di vigilanza in corrispondenza dei passaggi a livello verrà intensificata da parte del personale ferroviario. Nel contempo anche l'utenza stradale dovrà più scrupolosamente attenersi alle norme di sicurezza che regolano la circolazione stessa in corrispondenza degli attraversamenti a raso.

Quando all'ordine del giorno Colleoni, la fine di poter ulteriormente migliorare l'anda-

mento dei treni operai affluenti e defluenti da Milano dalle vicine province di Bergamo e Brescia, l'amministrazione ferroviaria, dopo avere, come è noto, proceduto negli anni scorsi alla elettrificazione della linea Milano-Treviglio-Verona e della linea Milano-Treviglio-Bergamo, sta ora procedendo alla elettrificazione della Milano-Bergamo (via Usmate-Ponte San Pietro). In tale modo a decorrere dalla prossima estate 1959 – epoca per la quale è prevista l'attivazione della trazione elettrica sulla linea Usmate-Ponte San Pietro-Bergamo – si potrà adeguatamente usufruire di entrambi gli itinerari suddetti per l'impostazione di treni con trazione elettrica per il trasporto delle masse operaie ed impiegatizie da e per Milano.

Si ritiene che il raddoppio della tratta Treviglio-Milano possa, pertanto, essere dilazionato (stante la presente mancanza di adeguati finanziamenti per dare corso ai lavori relativi), senza per altro procurare danno alle esigenze dei trasporti di massa in parola.

Quanto all'ordine del giorno Gefter Wondrich comunico che alla data di approvazione della legge 26 marzo 1955, n. 173, con la quale è stato disposto il contributo di 3 miliardi per il ripristino del doppio binario e l'elettrificazione della Venezia-Trieste, la linea stessa si presentava a semplice binario nelle tratte Quarto-Cervignano e Villa Vicentina-Pieris; nonché esercitata a trazione a vapore nel tratto Mestre-Cervignano.

L'elettrificazione, allo stato attuale, della Mestre-Cervignano comportava una spesa di 8 miliardi; il ripristino del doppio binario e l'attivazione della trazione elettrica sul medesimo, fra Quarto e Cervignano, una spesa di 3 miliardi; il ripristino del doppio binario, compreso il ponte Isonzo, fra Villa Vicentina e Pieris, una spesa di 600 milioni. In complesso, quindi, 11 miliardi e 600 milioni, cifra di gran lunga superiore ai 3 miliardi del contributo concesso. Ad oggi, si è provveduto a ripristinare il doppio binario tra Pieris e Villa Vicentina, spendendo 600 milioni. Inoltre si sta elettrificando, allo stato attuale, la Mestre-Cervignano (si conta di attivare la trazione elettrica prima dell'entrata in vigore dell'orario estivo 1959) con una spesa di 8 miliardi dei quali 2 miliardi e 400 milioni a carico della legge sopracitata e 5 miliardi e 600 milioni a carico di fondi direttamente reperiti dalle ferrovie statali sul proprio bilancio.

I miglioramenti, sia come potenzialità della linea, sia come accorciamento delle percorrenze dei treni, derivanti dall'attuazione dei provvedimenti già ultimati od in corso e concernenti anche i dispositivi di segnalamento e sicurezza, saranno tali da consentire di rinviare ad altra epoca il ripristino del doppio binario tra Quarto e Cervignano. Prego, anzi, gli onorevoli colleghi di tener presente che è questo un fenomeno che si verifica ovunque: tutte le volte che sono installati dispositivi di segnalamento e sicurezza, si ha una possibilità maggiore di utilizzazione anche del binario semplice. È un dato tecnico, questo, che ella stessa potrà apprezzare. Ciò, naturalmente, senza alcun danno delle legittime reali esigenze dei traffici interessati. Dovremo evidentemente pervenire al raddoppio, ma intanto facciamo queste operazioni le quali miglioreranno sensibilmente le comunicazioni con Trieste.

Ordine del giorno Troisi: dopo l'attivazione della trazione elettrica sulla Bari-Foggia-Pescara, si trovano ormai in avanzato corso i lavori per elettrificare la Pescara-Ancona, con una spesa di 8 miliardi, stanziata per 4.600 milioni dalle ferrovie dello Stato direttamente sul proprio bilancio e per 3.500 milioni dalla Cassa per il mezzogiorno. L'attivazione della trazione elettrica è prevista per il periodo da primavera-estate 1959, sicché, da tale data, l'intero itinerario adriatico, da Bari sino a Bologna ed oltre, sarà elettrificato. I benefici, come potenzialità e come snellimento della circolazione dei treni, derivanti dalla elettrificazione stessa saranno tali da consentire di fronteggiare a lungo le esigenze del traffico viaggiatori e merci senza dover addivenire per ora al raddoppio della linea adriatica da San Severo ad Ancona.

I lavori di costruzione e di elettrificazione della ferrovia Bari-Barletta sono in corso assai avanzato. Sospesi sono soltanto i lavori di costruzione del tratto terminale della ferrovia verso Bari e della diramazione per Santo Spirito. Mentre difatti, sulla base degli atti di concessione e dei progetti approvati, la penetrazione in Bari avrebbe dovuto aver luogo con utilizzazione della sede dell'esistente tranvia Bari-Barletta, il comune di Bari ha richiesto, nell'interesse urbanistico e dell'attuazione del nuovo piano regolatore, una diversa sistemazione del tratto terminale. Allo scopo di evitare la interruzione dei lavori, è stato però deciso di far dare corso intanto ad un gruppo di opere, comprendenti anche la elettrificazione della linea, non interessate da una variante di tracciato nel tratto di ingresso a Bari.

Altra variante è stata richiesta dal comune per la diramazione da Bari Santo Spirito.

I progetti di tutte e due le varianti sono stati approvati in linea tecnica dal consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha anche determinato le quantità e i tipi dell'occorrente materiale rotabile. Gli stanziamenti esistenti non sono però sufficienti per il completamento della ferrovia e ciò nonostante il contributo di 500 milioni deliberato dalla Cassa per il mezzogiorno. Mentre, difatti, si ha soltanto una disponibilità di 116 milioni, la spesa ancora da coprire, al netto del contributo della Cassa per il mezzogiorno, è di lire 2.600 milioni occorrenti per l'attuazione della variante del tronco di penetrazione in Bari, dell'altra variante per la diramazione di Santo Spirito (varianti che importeranno una maggiore spesa), nonché per l'approvvigionamento del materiale rotabile e per gli ulteriori eventuali oneri per l'aggiornamento o revisione dei prezzi. In vista della riconosciuta necessità di aprire all'esercizio una ferrovia di indubbia importanza per lo sviluppo della zona che è destinata a servire, il Ministero esamina con grande interesse il disegno di legge presentato dal senatore Iannuzzi per lo stanziamento dei fondi occorrenti.

L'ammodernamento delle ferrovie del sud-est, approvato con legge 21 febbraio 1957, n. 88, è in piena fase di attuazione. I lavori agli impianti fissi e quelli per la costruzione del nuovo materiale rotabile procedono alacremente e saranno ultimati entro il 22 marzo 1960.

Per quanto riguarda la ferrovia garganica, nessun progetto esiste ancora per il suo ammodernamento. Il problema in ogni caso verrà portato all'esame della commissione prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in sede di applicazione della legge stessa.

È già stato predisposto il disegno di legge per lo stato giuridico degli assuntori. Dopo l'adesione dei ministeri di concerto, il provvedimento verrà sottoposto al Consiglio dei ministri e quindi presentato al Parlamento.

Per quanto concerne gli alloggi per il personale, in aggiunta alle costruzioni in corso o già disposte a carico dei fondi patrimoniali delle ferrovie dello Stato per nuove elettrificazioni, potenziamenti di linee, eccetera, nonchè sul fondo INA-Casa ferrovieri, sono già in corso di studio le modalità tecniche e finanziarie di un programma poliennale destinato a consentire la costruzione, nelle diverse località della rete, di un cospicuo numero di nuovi alloggi. Gli studi stessi vengono e verranno condotti con ogni sollecitudine, al fine di poter presto addivenire a concreti risultati.

Ordine del giorno Angelini Giuseppe: si tratta di un problema essenzialmente finanziario, in quanto per la riattivazione del tronco Pergola-Fermignano occorre una spesa complessiva di circa due miliardi di lire. Assicuro comunque che in relazione alle istanze ed alle necessità fatte presenti dalle popolazioni interessate, nonchè dagli elementi forniti dagli onorevoli deputati ho disposto che la questione sia sottoposta ad un nuovo attento esame.

Ordine del giorno Grilli: il progetto per la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori a Gallarate è da tempo approntato dalle ferrovie dello Stato. Peraltro la spesa occorrente assomma ad alcune centinaia di milioni per cui, stante la presente disponibilità di fondi dell'amministrazione ferroviaria per lavori straordinari, non è possibile finanziarla, essendo proponimento fermo di dare la precedenza a lavori produttivi o che interessano la sicurezza d'esercizio. Comunque, per andare incontro alle esigenze dei viaggiatori, si sono di recente costruite nuove pensiline, realizzato un sottopassaggio e sistemati i marciapiedi e prossimamente si realizzeranno locali di ricovero sotto le pensiline predette.

Ordine del giorno Ambrosini: ritengo di poter assicurare che il decreto per la costituzione del compartimento delle ferrovie dello Stato di Verona potrà senza altro essere sottoposto alla firma del Presidente della Repubblica entro il corrente anno.

In merito all'ordine del giorno Barontini, rendo noto che il completamento dei lavori (per altro già in corso) di potenziamento dei piazzali e di ammodernamento degli impianti di segnalamento, sicurezza, blocco ed apparati centrali della pontremolese, potrà ben presto essere attuato, mercé lo stanziamento di 900 milioni disposto allo scopo. Inoltre, nello studio del nuovo piano regolatore del porto di La Spezia, basato su criteri di largo respiro e connesso col piano regolatore urbanistico in corso di redazione da parte del comune, si è previsto, fra l'altro, per ottenere accorciamenti di percorsi, un allacciamento diretto fra il porto e la linea di Pisa, con innesto alla stazione di Vezzano e conseguente ampliamento di quest'ultima. Detta questione, alla quale sono interessati tanto il Ministero dei lavori pubblici quanto l'amministrazione ferroviaria, dovrà

però formare oggetto di ulteriori ed approfonditi studi e non possono per ora farsi previsioni sulla realizzazione del provvedimento.

Della linea Mantova-Suzzara-Parma, soltanto il tratto Mantova-Suzzara appartiene alle ferrovie dello Stato, mentre quello successivo Suzzara-Parma è in concessione e gestito dalla società anonima per la ferrovia Suzzara-Ferrara. Fra le due amministrazioni esiste una convenzione per il proseguimento dei treni sociali su Mantova. Il tratto ferrovie dello Stato Mantova-Suzzara può consentire con gli impianti attuali una circolazione di 54 treni nelle 24 ore, mentre il suo impegno attuale è di soli 26 treni giornalieri, con punte di 27. Tenuto conto di tale largo margine di potenzialità ancora sfruttabile, nessun lavoro di potenziamento si ritiene per ora necessario per detta linea.

L'ordine del giorno Villa riguarda le agevolazioni per il trasporto di bandiere e gonfaloni di città decorate di medaglia d'oro al valor militare. Come gli onorevoli deputati sanno, la legge 21 febbraio 1955, n. 1108, non previde queste agevolazioni. Lo scopo di queste agevolazioni è altissimo e nobilissimo, e io sono perfettamente d'accordo di esaminare questo problema e dare il mio parere favorevole. Spero che il mio collega del tesoro, che dovrebbe poi rimborsare – nei limiti delle possibilità – le ferrovie, possa aderire. Con ciò avremo dato il nostro doveroso omaggio alla memoria degli eroici caduti e alle città decorate di medaglia d'oro al valor militare.

Ordine del giorno Curti: il complesso dei provvedimenti atti a realizzare la trasformazione in corrente continua della rete elettrificata a corrente trifase della regione ligure-piemontese, nonché a potenziare le linee di comunicazione fra i principali centri della Liguria, del Piemonte, e della Lombardia, fra di essi e con i limitrofi paesi esteri, investe, come è ovvio, problemi assai complessi sia del lato tecnico sia, soprattutto, da quello degli ingentissimi finanziamenti occorrenti. Ad ogni modo l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha elaborato, come è noto, un piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete ed un piano di sistemazione delle linee di interesse internazionale afferenti ai transiti ferroviari con l'estero, nei quali sono essenzialmente compresi i lavori auspicati con il presente ordine del giorno. L'attuazione dei piani suddetti sta già avendo gradualmente corso e, tra l'altro, si può dare assicurazione che i lavori di elettrificazione della linea Torino-Milano (per un complessivo onere di spesa di 14 miliardi) sono già decisi e di imminente inizio; che sono già iniziati ed in corso i lavori di elettrificazione della Alessandria-Novara-Arona, della Novara-Laveno, della Gallarate-Laveno-Luino per 15 miliardi; che si stanno ultimando i lavori (con una ulteriore spesa di 1,5 miliardi) per il nuovo allacciamento diretto fra la stazione di Genova Principe ed il nodo di Rivarolo; che si stanno effettuando i necessari sopraluoghi e si stanno approntando i relativi progetti di dettaglio per stabilire le diverse fasi di priorità secondo le quali impostare il programma di trasformazione in corrente continua delle principali linee della rete ligure-piemontese a trifase.

Per quanto concerne la trazione *Diesel*, l'amministrazione ferrovie dello Stato, sulla base delle indicazioni tracciate dal piano quinquennale, sta procedendo all'allestimento di un cospicuo numero di locomotive *Diesel* da manovra (destinate a sostituire le molto più onerose locomotive a vapore nei servizi di manovra dei principali centri ferroviari), nonchè un centinaio di locomotive *Diesel* da treno da utilizzare su un gruppo organico di linee dell'Italia meridionale che, per le rispettive caratteristiche di tracciato e di traffico, risultano essere le più indicate per tale tipo di trazione indiscutibilmente più economico di quello a vapore.

Ordine del giorno Moscatelli: i provvedimenti, già in corso di esecuzione, per il ripristino definitivo della linea del Sempione, interrotta il 19 agosto 1958 dalla imponente frana, caduta in località San Giovanni in Val di Vedro, presso l'imbocco sud della galleria ferroviaria Rio Rido e riattivata provvisoriamente in sede deviata allo scoperto fin dal giorno 9 settembre ultimo scorso, consistono essenzialmente nel prolungamento lato sud dell'esistente galleria per una lunghezza di circa 200 metri, onde porre la sede ferroviaria completamente al sicuro da eventuali ulteriori franamenti di materiali provenienti dalle sovrastanti falde montane.

È in corso di approvazione il progetto per la sistemazione della stazione di Novara in dipendenza dell'elettrificazione della linea Alessandria-Novara-Arona. In tale progetto è prevista la costruzione di un sottopassaggio, di marciapiedi e relative pensiline. Con l'occasione, verrà altresì provveduto a migliorare i servizi di stazione e a dare una ripulitura generale al fabbricato viaggiatori.

La nuova coppia di treni celeri MG-GM istituita il 1° giugno ultimo scorso fra Ginevra e Milano, denominata « Lemano » rientra nel quadro delle relazioni diurne internazionali tipo *Trans-Europ-Express* effettuate con materiale leggero, appositamente costruito con caratteristiche superiori a quelle delle normali automotrici, atto ad assicurare elevate velocità commerciali. Scopo specifico di queste comunicazioni, del tutto particolari, è quello di allacciare nel minor tempo possibile i grandi centri di importanza internazionale; e il raggiungimento di tale scopo ottenuto, oltre che utilizzando uno speciale tipo di materiale, come accennato, limitando soprattutto il più possibile il numero delle fermate intermedie, anche in relazione alle precise intese in tal senso prese in sede internazionale.

In conformità di quanto sopra, nel caso specifico ai treni in questione, d'accordo con le ferrovie svizzere, si sono evitate tutte le fermate intermedie, salvo quella di Losanna e quelle di Domodossola e Briga necessarie per esigenze di polizia e dogana. Comunque, la possibilità di accedere alle suddette richieste potrà essere esaminata di intesa con le ferrovie svizzere in relazione al fatto che ciò potrebbe creare un precedente invocabile anche da località svizzere aventi analoghe esigenze.

Ordine del giorno Delfino: lo spostamento a monte degli impianti ferroviari di Pescara ha formato oggetto negli anni passati, su richiesta degli enti locali, di numerosi studi conclusisi con l'ammettere la possibilità tecnica di realizzare detto provvedimento. Per altro questi lavori non sono richiesti da esigenze ferroviarie, ma soltanto da motivi urbanistici. Ne consegue, come già, del resto, è stato più volte reso noto, che la spesa all'uopo necessaria, dell'ordine di 8 miliardi di lire, non può far carico alle ferrovie dello Stato, ma dovrà essere finanziata dal comune richiedente o da chi per esso.

Ordine del giorno Cortese Giuseppe: nei giorni scorsi si è proceduto allo stanziamento di altri 500 milioni, con i quali si potranno portare a compimento i lavori di ripristino della Isernia-Sulmona (tratto Castel di Sangro-Carovilli). Sono in corso le pratiche per i relativi appalti.

Ordine del giorno Scalia: questo Ministero riconosce la necessità di adeguare il parco del materiale rotabile della ferrovia Circumetnea.

A ciò provvederà o con il trasferimento di detto materiale da altre linee, o mediante l'acquisto del materiale stesso in relazione alle disponibilità di fondi.

Mentre si assicura che sarà provveduto alla sollecita messa in opera delle nuove rotaie ed alla attrezzatura delle officine, si avverte che non risulta vi siano deficienze nell'approvvigionamento dei materiali vari di esercizio, all'acquisto dei quali si è sempre provveduto regolarmente.

Ordine del giorno Sabatini: l'estensione delle facilitazioni tariffarie, godute dai dipendenti statali, anche ai dipendenti degli enti locali, non è possibile per le rilevantissime ripercussioni di carattere finanziario che tale estensione determinerebbe. L'attuale concessione speciale *C*, che grava sul bilancio per vari miliardi annui, è stata infatti fin dall'origine (1865) sempre limitata ai dipendenti statali.

Una estensione ai dipendenti degli enti locali, costituendo una prima deroga al principio lungamente sostenuto, non mancherebbe poi di costituire valido argomento per estensioni del genere a favore degli altri enti pubblici, con ulteriore rilevantissimo aggravio per l'erario. Attualmente vari enti locali hanno risolto il problema assumendo in proprio il rimborso della differenza di tariffa tra quella ordinaria dovuta e quella ridotta applicata ai loro dipendenti, in base ad apposite convenzioni. Volendo pertanto favorire i dipendenti degli enti locali si potrebbe adottare tale sistema, già in uso, di porre le facilitazioni ferroviarie a carico delle amministrazioni di dipendenza.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Fogliazza, informo che il prolungamento su Cremona dei treni 4170 e 4119 fra Crema e Milano non è ritenuto opportuno nell'attuale regime di stretta economia aziendale, poiché non si prevede che il provvedimento possa dare una acquisizione di traffico tale da giustificare l'onere che ne deriverebbe, particolarmente sensibile trattandosi di treni a trazione a vapore. Non è possibile, inoltre, sopprimere ai treni 2070 e 2079 alcune fermate intermedie poiché il movimento viaggiatori non interessa solamente le relazioni estreme, ma anche quelle della provincia di Cremona, con i centri della Treviglio-Milano. Va considerato anche che data la stretta successione dei treni operai tra Milano e Treviglio, spesso la marcia di ciascuno di essi è strettamente vincolata a quella dei treni che lo precedono e la eventuale soppressione di fermate non sempre potrebbe portare ad aumentarne la velocità commerciale.

Per la sistemazione del deposito locomotive di Cremona è in programma la costruzione di un capannone per la manutenzione corrente delle locomotive, nonché la sistemazione dell'attuale rimessa automotrici. I relativi lavori verranno eseguiti non appena reperiti i necessari fondi. Nel frattempo si sono finanziati l'impianto di docce, la sistemazione degli spogliatoi del personale di macchina, la costruzione di una nuova centrale termica ed altre migliorie che sono in corso di esecuzione. L'attrezzatura per riparazione e pulizia automotrici e locomotive è quella di normale dotazione a tutti gli impianti e non risulta sia stata lamentata alcuna deficienza.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Amadeo, comunico che il problema della ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia ha formato oggetto di studio da parte di apposita commissione mista italo-francese, la quale concluse i suoi lavori negando l'utilità economica della ricostruzione per scarse prospettive di traffico. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha convenuto con tale conclusione, anche perché l'esercizio della linea stessa risulterebbe notevolmente passivo, essendo il tracciato ferroviario fiancheggiato per tutto il suo sviluppo dalla strada statale numero 20. Del resto, anche io ho fatto personalmente delle premure presso i colleghi francesi ma ho avuto sempre una risposta contraria. Analoghe opposizioni sono state avanzate dalla amministrazione delle ferrovie francesi per la parte ricadente in quel territorio.

Ciò premesso, la richiesta avanzata dalla società « Cuneo-Nizza » intesa ad ottenere la concessione per la ricostruzione del tratto di linea Limone-Ventimiglia e l'esercizio della intera linea Torino-Fossano-Cuneo-Limone-Ventimiglia (ivi compreso cioè il tratto già esercitato dalle ferrovie dello Stato Torino-Cuneo-Limone) non è stata accolta per ovvi motivi di carattere tecnico, aziendale, politico e militare.

Avevo cercato di favorire, nei limiti del possibile, la continuazione della linea fino a Torino trasformando questa stazione in capolinea, ma mi sono urtato contro forti difficoltà che io tuttavia farò di tutto per eliminare.

Quanto all'ordine del giorno Pezzino sottolineo che la ferrovia Circumetnea è in regime di gestione diretta dello Stato essendo stata, a seguito di fallimento, la società concessionaria dichiarata decaduta. Pertanto è superata ogni possibilità di riscatto.

Poiché alle gestioni dirette dello Stato non possono applicarsi i benefici previsti dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, all'ammodernamento della ferrovia Circumetnea sta provvedendo e continuerà a provvedere, nei limiti di disponibilità di bilancio, la gestione diretta dello Stato. I servizi automobilistici integrativi vengono esercitati per conto della gestione da alcune ditte private. Sull'andamento economico di tali servizi, i cui introiti, al netto delle spese, vanno a beneficio della gestione, è in corso attento esame da parte del Ministero.

Circa l'ordine del giorno Spallone, informo che i lavori di elettrificazione della linea Pescara-Sulmona, finanziati dalla Cassa per il mezzogiorno per 2.200 milioni, sono in corso di esecuzione e saranno portati a termine entro il 1959. L'elettrificazione della Sulmona-Aquila-Terni, stante il limitato traffico viaggiatori e merci afferente alla linea stessa, non figura compresa tra quelle da attuare con carattere di priorità. É cura costante dell'amministrazione ferroviaria di impostare l'orario dei treni viaggiatori in maniera da ottenere la massima celerità possibile, compatibilmente con le esigenze della circolazione e le necessità di assegnazione di fermate intermedie. Ad ogni modo un acceleramento delle relazioni, anche sulle linee dell'Abruzzo, potrà aversi con una graduale estensione nell'impiego dei mezzi leggeri man mano che di questi si avrà una maggiore disponibilità.

Lo spostamento a monte degli impianti ferroviari di Pescara ha formato oggetto negli anni passati, su richiesta degli enti locali, di numerosi studi conclusisi con l'ammettere la possibilità tecnica di realizzare detto provvedimento. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario del problema rinvio a quanto ho fatto presente a proposito dell'ordine del giorno Delfino.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Raffaelli, faccio presente che la domanda presentata dal consorzio ferrotramviario per ottenere la concessione dell'autolinea Pisa-Tombolo-Stagno-Livorno, in sostituzione dell'attuale concessionaria società S. I. T. A., è stata esaminata in una delle ultime riunioni compartimentali e sta formando oggetto di attento esame da parte del Ministero. Si confida che, al più presto, potranno essere adottate le necessarie determinazioni, tenendo conto della posizione giuridica delle aziende interessate.

Ordine del giorno Forlani: trattasi di un problema essenzialmente finanziario; per la riattivazione del tronco Pergola-Fermignano

occorre, infatti, una spesa complessiva di circa due miliardi di lire. Assicuro, comunque, che, in relazione alle istanze ed alle necessità fatte presenti dalle popolazioni interessate, nonché agli elementi forniti in sede parlamentare, ho disposto che la questione sia sottoposta ad un nuovo attento esame.

Ordine del giorno Paolucci. L'inconveniente lamentato che agenti a riposo fruiscano di un minore trattamento di pensione rispetto a colleghi di pari anzianità ma con qualifiche inferiori, è stato in parte attenuato dalle norme emanate con la legge 8 agosto 1957, n. 751, che prevedono la determinazione dello stipendio più favorevole fra quelli che l'interessato avrebbe potuto conseguire considerando tutto il servizio come prestato nella qualifica iniziale, oppure considerando la penultima posizione rivestita. Se sussistono ancora disparità di trattamento, ciò è conseguenza del suaccennato meccanismo che non ammette l'esame di tutte le eventuali posizioni giuridiche rivestite, il che è conseguibile solo con una ricostruzione economica della carriera. Peraltro la questione interessa non solo i ferrovieri, ma anche i pensionati statali; perciò occorrerebbe una nuova norma legislativa, lo studio della quale pertanto è di competenza del Ministero del tesoro.

Per i ferrovieri il massimo della pensione, stabilito negli 8 decimi della base pensionabile, si raggiunge con soli 37 anni di servizio utile in luogo dei 40 previsti per gli altri statali. Qualora si intendesse elevare per i ferrovieri tale massimo, per chi abbia conseguito un servizio utile superiore ai detti 37 anni, occorrerebbe, di intesa col Tesoro, un provvedimento legislativo.

L'eventuale riconoscimento del servizio non di ruolo (da non confondersi con quello prestato nella posizione di fuori ruolo, per il quale il problema non sussiste) al fine della attribuzione degli scatti utili per l'assegnazione dello stipendio, interessa tutti i dipendenti statali sia in attività di servizio che in pensione. L'esame della richiesta rientra anche essa nella esclusiva competenza del Ministero del tesoro.

Ordine del giorno Romualdi. Il problema delle linee a scarso traffico, il cui passivo incide notevolmente sul bilancio delle ferrovie, è stato, come l'onorevole Romualdi sa, impostato dalle ferrovie fin dall'immediato dopoguerra in termini positivi attraverso la rilevazione di dati e studi che si sono andati a mano a mano perfezionando. Indubbiamente, la chiusura dell'esercizio ferroviario incontra serie difficoltà per l'opposizione delle popolazioni interessate.

Dall'esame del piano quinquennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato si può rilevare come si tenda a concentrare i lavori di miglioria sulle principali linee procedendo invece alla graduale eliminazione di quelle a scarso traffico, tenendo, beninteso, nella dovuta considerazione i varî aspetti di carattere politico, economico e sociale e le esigenze delle zone interessate, e sempre quindi nell'ipotesi in cui tali aspetti non consiglino il mantenimento del servizio ferroviario. Lo spirito della legge è di migliorare le comunicazioni e non di peggiorarle. L'onorevole Romualdi sa che durante questi tre anni ho soppresso 3000 chilometri di ferrovie e ferrotranvie. Per quanto attiene alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata, si è provveduto e si sta provvedendo alla sostituzione con autoservizi di quelle linee che economicamente e tecnicamente risultano insuscettibili di risanamento.

Ho già risposto sul problema sollevato dall'ordine del giorno Grilli.

Ordine del giorno Magno. Ho detto che per la ferrovia garganica non esiste alcun progetto in atto e che sarà interessata la commissione interministeriale per vedere che cosa è possibile fare. Per quanto riguarda il prolungamento fino a Vieste, che non può rientrare nell'applicazione della legge sull'ammodernamento, si fa presente che esso non può essere attuato se non a seguito di un apposito provvedimento legislativo che preveda lo stanziamento dei fondi necessari.

Ordine del giorno Ferrari Francesco. Nel 1955 fo approvato il piano di ammodernamento del tratto Rocchette-Asiago, che prevedeva la spesa di circa 350 milioni destinata all'acquisto di materiale rotabile con il contributo dello Stato di 175 milioni. Data la notevole spesa che comporta l'esercizio del tronco a cremagliera, si propose di considerare per esso la lunghezza virtuale allo scopo di contenere la sovvenzione chilometrica nei limiti ammessi dalla legge per l'ammodernamento. Tale proposta non venne accolta, come non si ritenne ammissibile in sede di Commissione parlamentare la proposta Corbellini di modificare la legge di ammodernamento nel senso di tener conto della lunghezza virtuale per le linee ad aderenza artificiale. Nel frattempo il traffico su questa ferrovia si è ridotto ulteriormente a poche decine di viaggiatori per treno, sulle sole due coppie di corse rimaste (60 sul tratto Cogolle-Rocchette, 30 sugli altri). Il servizio, in attesa di

decisioni, fu pertanto sospeso nel giugno del 1957 e riattivato per un successivo periodo invernale, per andare incontro ai desideri delle popolazioni e per poter procedere a una indagine sui varî tipi di traffico esistenti verso l'altopiano. Purtroppo, si è dovuto rilevare che mentre il traffico stradale sui servizi pubblici, e maggiormente la motorizzazione privata, hanno avuto notevole incremento, sulla ferrovia questo è andato ulteriormente riducendosi. Non vi era alcuna giustificazione per mantenere in esercizio quella ferrovia, anche in relazione alla forte spesa che esse comporta. Né l'esperienza, anche di questo ultimo inverno, può far prevedere che in caso di nevicate rimanga interrotta la strada e non la ferrovia. A partire dal 1° agosto è stata disposta la sospensione dell'esercizio ferroviario, sostituendolo con un numero di corse automobilistiche, notevolmente superiori a quelle ferroviarie, attuate con orari concordati con le stesse autorità locali e prolungate in gran parte fino a Vicenza e a Gallio, come desiderato dalla popolazione.

Ho detto anche in questa occasione che si sarebbe fatto, in seguito, un esame alla fine della stagione invernale per vedere che cosa si potesse dedurre da questo nuovo esperimento. Vennero da me quasi tutti i sindaci della zona di Asiago, compreso il sindaco del capoluogo, vennero parlamentari e autorità provinciali e discutemmo attentamente questo problema per vario tempo. Tutti concordarono che il provvedimento adottato poteva essere giustificato. Si trattava di sospendere momentaneamente, dal 1° agosto, l'esercizio e sostituirlo, concordando gli orari tra i varî comuni, fra le varie amministrazioni, nell'interesse delle popolazioni, con la sicurezza che se si fosse voluto intensificare e migliorare il servizio si sarebbero presi provvedimenti. In attesa di poter deliberare al riguardo si sarebbe fatto il consuntivo di questo esperimento. Risposi allora, e ripeto oggi, che per non compromettere la decisione definitiva, gli impianti non avrebbero dovuto essere rimossi, il che è avvenuto. Fra alcuni mesi, passato l'inverno, si riuniranno i parlamentari e le autorità interessate e sarà riesaminata la situazione alla luce anche dei dati relativi alla frequenza dei viaggiatori. Solo allora saranno prese decisioni definitive.

All'ordine del giorno Bensi, Ferri ed altri credo di avere praticamente risposto con la mia esposizione. Le direttive del Governo e del mio Ministero in particolare tendono a favorire tutte le iniziative utili a raggiungere l'auspicato coordinamento dei mezzi di trasporto. Rientra naturalmente in questa politica la riforma dell'azienda ferroviaria, il cui testo, come già detto, è stato predisposto e che confido possa avere corso al più presto.

Per quanto concerne il coordinamento inteso in senso specifico ho già detto prima che intendo costituire, e costituirò nei prossimi giorni presso il mio Ministero, un organo consultivo da me presieduto, composto di elementi altamente qualificati e che dovrà, con opera continua nel tempo, proporre per i problemi di ordine generale e particolare le soluzioni opportune.

Per quanto concerne infine l'ammodernamento e il potenziamento della rete, si sta procedendo sulla base del piano nazionale, adeguato alle nostre possibilità finanziarie e alle esigenze reali del settore.

All'onorevole Ferri particolarmente devo far presente che quanto forma oggetto del suo ordine del giorno riguarda una materia per la quale esiste una delega al ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro dei trasporti, ad emanare il nuovo codice della strada. Si sta lavorando perché il codice deve essere emanato, e lo sarà, entro la fine di ottobre, termine fissato dalla legge.

Posso assicurare l'onorevole Ferri che le sue osservazioni e i suoi desideri trovano da parte mia piena considerazione; ma poiché l'emanazione del codice non spetta esclusivamente al ministro dei trasporti, cercherò di rendere note nella competente sede le sue istanze, perché esse siano attuate nella massima misura possibile.

La sorte della linea Termoli-Larino-Campobasso (sulla quale ha richiamato l'attenzione del Governo l'onorevole Amiconi) è per ora in sospeso in attesa di accertare l'esistenza di motivi di ordine sociale che ne giustifichino il mantenimento. Subordinatamente all'esito di tale accertamento saranno adottate le decisioni che il pubblico interesse suggerirà.

Prego l'onorevole Amiconi, così come tutti i parlamentari interessati a questa linea, di fornire al Ministero tutti gli elementi in loro possesso a dimostrazione della necessità del mantenimento di quel tratto. Assicuro che la questione sarà esaminata con la migliore buona volontà.

Agli onorevoli Anderlini, Brodolini e Cecati, che hanno sollecitato il raddoppio della linea Roma-Ancona devo far presente che la situazione di tale linea è tale da sodisfare l'esigenza dei traffici in atto e prevedibili per un prossimo futuro. Pertanto il ripristino del tratto Orte-Terni e il raddoppio *ex novo*

del tratto Terni-Falconara sarà preso in considerazione nel momento in cui lo richiederanno le accresciute esigenze dei trasporti in questa zona.

Posso, infine, assicurare gli onorevoli Cecati e Anderlini che i lavori necessari per la elettrificazione della linea Foligno-Terontola sono già stati disposti e avranno inizio non appena saranno stati approntati i relativi progetti, già quasi completati.

Si tratta di una elettrificazione che, lo dico francamente, ho molto desiderato e che ho avuto piacere che l'amministrazione ferroviaria abbia preso in considerazione, perché si viene così a chiudere l'anello che collega il tratto Foligno-Terontola (la cui importanza è notevole) con la linea Firenze-Roma.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che i loro ordini del giono siano posti in votazione.

Onorevole Macrelli, insiste per la votazione del suo ordine del giorno ?

MACRELLI. Non insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Degli Esposti, insiste per l'ordine del giorno Marchesi, di cui ella è cofimatario ?

DEGLI ESPOSTI. Vorrei chiedere al ministro se egli preveda per la fine dell'anno la promulgazione dello stato giuridico degli assuntori o soltanto la presentazione del disegno di legge al Consiglio dei ministri. Mi pare che vi fosse un impegno nel senso che il disegno di legge dovesse essere presentato entro la fine di settembre.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Prevedo che prima della fine dell'anno il Consiglio dei ministri avrà approvato questo disegno di legge, che sarà quindi presentato al Parlamento.

DEGLI ESPOSTI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Barbi, insiste per l'ordine del giorno Frunzio, di cui ella è cofirmatario?

BARBI. Desidero sapere dal ministro quando intende presentare il progetto di legge, perchè è a mia conoscenza che il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo ha già approvato da diverso tempo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il provvedimento da tempo è al Ministero del tesoro per l'adesione. Cercherò di sollecitare una risposta.

BARBI. Si tratta di una ferrovia della quale si parla da dieci anni. Comunque, prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Nanni Rino ?

NANNI RINO Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Cavaliere ?

CAVALIERE. Non chiedo che il mio ordine del giorno venga messo in votazione. Non posso però fare a meno di rilevare che la risposta del ministro è stata del tutto negativa. Non ha detto nemmeno che lo accettava come raccomandazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho detto che farò esaminare la questione dal comitato interministeriale, e ho preso nota di quello che ella ha detto.

CAVALIERE. Ringrazio l'onorevole ministro, allora, e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Barbieri ?

BARBIERI. Prendo atto di quanto il ministro ha detto circa la soppressione di alcuni passaggi a livello e anche della sua promessa circa l'impegno del Governo di procedere all'attuazione del piano preannunciato.

Devo però constatare, e ne sono allarmato, che ella, onorevole ministro, ha espresso un concetto che costituisce un passo indietro rispetto ad una risposta che ella ebbe a fornirmi in merito al principio generale, e cioè, che i passaggi a livello sono una servitù ferroviaria, e quindi l'impegno per la soppressione dei passaggi a livello spetta ai comuni e alle province.

Faccio osservare che questo principio poteva andar bene all'inizio dell'epoca ferroviaria, cinquant'anni fa: oggi il problema si pone diversamente. Mi rendo conto che il problema non può essere risolto dal ministro dei trasporti: ma dal Governo nel suo insieme sì. Questo perché gli enti locali non possono provvedere ad opere così onerose.

Cito l'esempio di Firenze, dove la ferrovia quasi attraversa la città ed è a sua volta attraversata da 4-5 strade, sulle quali giornalmente passano 6-7 mila automobili.

Il permanere di questo stato di cose è insicuro per i cittadini e nello stesso tempo anacronistico e antieconomico.

Prendo atto del riconfermato impegno di risolvere collegialmente il problema, perché restare ancorati al vecchio principio significa essere fuori dalla realtà del tempo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In sede di studio si dovrà tenere presente la situazione degli enti locali, alcuni dei quali sono in grado di provvedere alle opere: vi

sono alcune province che hanno la possibilità di intervenire, mentre altre non possono farlo. Siccome bisognerà trovare una forma di intervento anche laddove le finanze locali non consentono di risolvere il problema, di tutto questo terremo conto in sede di studio.

BARBIERI. Nel 1957 vi sono stati 41 morti soltanto sui passaggi a livello delle ferrovie concesse.

PRESIDENTE. Onorevole Salvatore Russo ?

RUSSO SALVATORE. Ringrazio il ministro perché, senza mezzi termini, ha detto chiaramente che non vi è niente da fare.

Non sono sodisfatto della risposta e chiedo che il mio ordine del giorno sia posto in votazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Bisognerebbe reperire i fondi, come ci impone l'articolo 81 della Costituzione. Se potessimo trovare i 50 miliardi, sarei ben lieto di poter fare l'opera.

Comunque stia tranquillo, che è nostro desiderio risolvere anche questo problema. Io ho detto come stanno le cose. Sta a lei giudicare.

RUSSO SALVATORE. Quando si conobbe il piano regolatore per le ferrovie della Sicilia, si pensava che si dovessero spendere quei miliardi, allo stesso modo in cui oggi si fa il piano decennale per la scuola, senza sapere dove si prendono i soldi. Comunque non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Colleoni ?

COLLEONI. Non insisto per la votazione, però devo manifestare tutta la mia perplessità di fronte alla risposta del ministro. Insieme con l'onorevole Gitti, chiedevo con l'ordine del giorno, la soluzione di un problema e ci si risponde parlando di altri argomenti. Avevamo chiesto la sistemazione della Treviglio-Milano, sulla quale, signor ministro, ella ricorderà, eravamo rimasti d'accordo, due anni or sono, e invece dai suoi uffici ci si risponde parlando della elettrificazione della Bergamo-Ponte San Pietro-Umate, programma già noto e sul quale si sono soffermati di recente anche i giornali.

Indubbiamente anche questa soluzione serve, ma debbo far rilevare che gli operai in partenza da Bergamo non si servono di quel tronco per recarsi a Milano, preferendo la via Treviglio assai più comoda. Conseguentemente il problema rimane aperto. Vorrei richiamare ancora una volta la sua attenzione, signor ministro, sul modo in cui viaggiano su quella linea gli operai fra le 4 e le 8 del mattino: su vetture da 80 posti si pigiano 150-170 persone in condizioni fisiche e morali indescrivibili.

Vorrei qui ricordare una frase pronunciata durante un convegno sui trasporti operai tenutosi a Milano alla presenza del sottosegretario di allora onorevole Mannironi: « Fate viaggiare gli altri come desidereresti viaggiare voi ».

PRESIDENTE. Onorevole Gefter Wondrich ?

GEFTER WONDRICH. Ringrazio l'onorevole ministro per la cortese ed esauriente risposta. Tuttavia il problema rimane aperto anche se differito e prego il ministro di voler tenere presente sempre la questione per l'evidente importanza che essa riveste.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi ?

TROISI. Non insisto. Ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni cortesi che mi ha fornito.

PRESIDENTE. Onorevole Giuseppe Angelini ?

ANGELINI GIUSEPPE. Prendo atto dell'impegno assunto dall'onorevole ministro di sottoporre ad attentissimo esame il problema che abbiamo prospettato attraverso il nostro ordine del giorno e lo prego di accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Grilli ?

GRILLI. Non insisto per la votazione. La risposta che l'onorevole ministro mi ha dato è però stata soltanto elusiva. Infatti, mi pare abbia detto che non è prevista a breve scadenza l'attuazione della costruzione da me richiesta. Vorrei fare osservare, onorevole ministro, che non è possibile che in una stazione importante come quella di Gallarate, il terzo centro ferroviario della Lombardia per traffici, per numero di passeggeri e quantità di merci, per le linee anche internazionali che vi transitano, esista un edificio antiquato la cui costruzione risale a 60-70 anni fa, a quando si cominciò la costruzione della nostra rete ferroviaria. Quell'edificio per giunta, è distante dalla pensilina e dai sottopassaggi, oltre un centinaio di metri. Pregherei l'onorevole ministro di riesaminare il problema anche per il fatto che l'impegno del Governo per costruire la nuova stazione risale a circa 10 anni fa. Tenga conto poi onorevole ministro che a Gallarate fa capo il più importante aeroporto del nord Italia, quello della Malpensa. Non penso che i lavori possano essere ancora ulteriormente rinviati e gradirei che il ministro mi desse precise assicurazioni al riguardo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questi ordini del giorno sono sempre utili perché richiamano l'attenzione degli organi responsabili. Ho appreso da lei notizie che non conoscevo e che i servizi da me dipendenti non avevano fornito. Ella ha messo in evidenza dei nuovi fatti e l'assicuro che esaminerò personalmente la questione.

PRESIDENTE. Onorevole Ambrosini ?

AMBROSINI. Prendo atto delle assicurazioni dell'onorevole ministro e mentre mi auguro che esse vengano mantenute nel termine promesso, vorrei porre come logico corollario di questo impegno che il signor ministro prendesse in considerazione anche il problema dei ferrovieri trasferiti in altri compartimenti che attendono e premono di rientrare in sede.

PRESIDENTE. Onorevole Barontini ?

BARONTINI. Non insisto. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Filippo Guerrieri ?

GUERRIERI FILIPPO. Non insisto e ringrazio l'onorevole ministro della risposta datami.

PRESIDENTE. Onorevole Curti ?

CURTI. Ringrazio l'onorevole ministro per la risposta riguardante la prima parte del nostro ordine del giorno. Per la rimanente, se ho bene inteso, il ministro l'ha accettata come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Moscatelli ?

MOSCATELLI. Non insisto per la votazione. Vorrei soltanto raccomandare all'onorevole ministro di tener conto di quella parte dell'ordine del giorno con la quale si sollecita un accordo con il Ministero dei lavori pubblici per abbinare la soluzione definitiva del collegamento della ferrovia con la strada, richiesta che è stata anche sollecitata da un collega di parte democristiana e riconosciuta fondata dai tecnici giunti sul posto dopo l'alluvione.

PRESIDENTE. Onorevole Delfino ?

DELFINO. Subito dopo le dichiarazioni sulla situazione autostradale italiana ho presentato una interpellanza per conoscere le iniziative che ella, onorevole ministro, intende prendere per non abdicare alla sua funzione di ministro dei trasporti anche in riferimento alla strada.

Ritengo che, com'è di competenza sua il problema delle autostrade e della circolazione stradale, così sia di sua competenza, a maggiore ragione, il problema dello spostamento degli impianti ferroviari. Anche se rientra nella questione il Ministero dei lavori pubblici, rilevo che vi è un impegno della Cassa per il mezzogiorno, vi è l'interesse del comune di Pescara. Credo che ella debba farsi parte diligente per la sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara.

Non insisto per la votazione se ella, onorevole ministro, mi darà una assicurazione in proposito e si preoccuperà della questione, che ella ha dimostrato di comprendere quando venne a Pescara.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sta bene.

PRESIDENTE. Onorevole Giuseppe Cortese ?

CORTESE GIUSEPPE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Scalia ?

SCALIA. Non insisto per la votazione. Debbo sottolineare all'onorevole ministro la necessità e l'urgenza dei provvedimenti da me chiesti. Per quanto riguarda la seconda parte della sua risposta, cioè quella relativa all'approvvigionamento del materiale di ricambio, sono costretto, purtroppo, a far presente all'onorevole ministro che da una sua indagine diretta potrà risultare, non dico il contrario, ma quanto meno che parecchio materiale di ricambio manca e che, quindi, non si è in condizioni di eseguire le riparazioni con la tempestività necessaria.

PRESIDENTE. Onorevole Sabatini ?

SABATINI. Non insisto. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Ma, siccome mi risulta che le organizzazioni delle categorie interessate avevano avuto contatti e trattative con il Ministero, vorrei pregarla, onorevole ministro, di interessarsi perché si possa trovare una soluzione, anche facendo in modo che l'onere non sia interamente sostenuto dal Ministero. Si verrebbe così incontro alle aspirazioni dei dipendenti degli enti locali.

PRESIDENTE. Onorevole Fogliazza ?

FOGLIAZZA. Non insisto. Vorrei far osservare che mi si è detto sempre di no ad ogni richiesta di miglioramento dei servizi ferroviari per i treni operai sulla linea Cremona-Milano e che su questa linea, seppure siamo nel nord, per fare 90 chilometri di percorso si impiegano 3 ore. Perciò gli operai devono alzarsi alle 4 del mattino per essere sul posto di lavoro alle 8; ritornano poi alle 21 o 22. Mi pare che questo problema debba essere esaminato nel quadro di una visione più organica dei servizi anche in questa zona e non liquidarlo in quattro e quattro otto, come mi pare che ella abbia fatto.

Per quanto riguarda la questione dei capannoni per il deposito dove 400 operai lavorano allo scoperto, sotto le intemperie, mi pare che bisogna dare ad essa una maggiore attenzione. Bisogna intervenire, senza ulteriori ritardi, su questi problemi di ordine sociale ed economico che interessano l'amministrazione ferroviaria.

PRESIDENTE. Onorevole Aldo Amadeo ?

AMADEO ALDO. Prendo atto con il collega Sarti con una certa amarezza delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, anche se sentiamo il dovere di ringraziarlo per l'interesse che ha portato nel passato per questo problema. Non insistiamo per la votazione, ma ci auguriamo che il problema rimanga aperto e invitiamo il Governo ad accettare il nostro ordine del giorno come raccomandazione, affinché vengano esperiti ulteriori tentativi presso il governo francese per la soluzione dell'annosa questione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Pezzino ?

PEZZINO. La risposta dell'onorevole ministro non è sodisfacente, soprattutto perché non contiene neanche un avvio alla soluzione definitiva del problema della cui gravità si occupa l'ordine del giorno che ho presentato. Comunque prendo atto dei limitati impegni che l'onorevole ministro ha preso questa sera in ordine ad alcuni interventi parziali di cui è stata qui data assicurazione, e chiedo però che questi interventi vengano almeno effettuati con la massima urgenza. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno ma domando all'onorevole ministro se egli intende accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro ?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Posso accettarlo come raccomandazione nel senso di intervenire affinché l'attuale gestione commissariale si svolga nei migliori dei modi per sodisfare le esigenze denunciate dalle popolazioni etnee e catanesi, però non posso accettarlo come raccomandazione nel senso che l'impianto della ferrovia circumetnea passi in gestione alle ferrovie dello Stato. E gliene ho spiegato le ragioni. Se tali impianti dovessero passare in gestione alle ferrovie dello Stato, non sarebbe applicabile la legge per l'ammodernamento ed il potenziamento, che prevede fonti particolari distinte da quelle dell'amministrazione ferroviaria.

In questo senso, posso accettare il suo ordine del giorno, e nello stesso senso l'ho già accettato, come ho detto all'onorevole Scalia, per il miglioramento dei servizi da parte della gestione commissariale, la quale si trova sotto la sorveglianza della « motorizzazione ».

PEZZINO. Prendo atto di queste sue dichiarazioni, onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Spallone ?

SPALLONE. Signor Presidente, non ho capito bene la risposta dell'onorevole ministro in ordine al punto 3°) del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, vuole ripetere ?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È intenzione dell'amministrazione di rivedere gli orari in maniera di ottenere la massima celerità possibile, compatibilmente con le esigenze della circolazione. Posso assicurare l'onorevole Spallone che è mia intenzione esaminare la questione da lui sollevata relativamente alle comunicazioni a mezzo dei rapidi, per far sì che i collegamenti con la capitale, anche da parte dei parlamentari e di coloro che hanno necessità di portarsi a Roma frequentemente, si svolgano nel modo migliore e più rapido possibile.

SPALLONE. Ringrazio l'onorevole ministro per il chiarimento. Desidero soltanto farle notare, onorevole Angelini, che da dodici anni i ministri dei trasporti rispondono sempre alla stessa maniera...

PRESIDENTE. Per lo meno sono coerenti !

SPALLONE. ...cioè dicono che gli spostamenti che gli impianti ferroviari di Pescara non interessano l'amministrazione ferroviaria, bensì altre amministrazioni. Da dodici anni, però, ogni qualvolta è in corso di svolgimento una campagna elettorale viene fuori l'impegno assoluto della soluzione di tale problema.

Ella, onorevole ministro, ha detto che stiamo ancora allo stato in cui ci si auspica l'inizio di conversazioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le ho spiegato, onorevole Spallone, che l'amministrazione ferroviaria, verso la quale si sono levate tante voci in difesa, deve far fronte ad impegni propri. Nel caso di Pescara, se dovessimo guardare il problema sotto il solo profilo ferroviario, non esisterebbe possibilità alcuna di spostamento degli impianti.

SPALLONE. Mi sono convinto, che stando così le cose, l'unica via aperta per risolvere questo grave problema che interessa non solo Pescara, ma tutti i maggiori centri della regione, sia quella di presentare una proposta di legge speciale, come si è fatto per Napoli.

ANGELINI, *Ministro dei Trasporti*. Tenga presente, onorevole Spallone, quello che ho detto all'onorevole Delfino: dagli studi da noi fatti risulta che una gran parte del finanziamento può venire dalla alienazione delle aree.

SPALLONE. Sono 15 anni che diciamo la stessa cosa.

ANGELINI, *Ministro dei Trasporti*. Ella presenterà la proposta di legge, ma ci vuole un ente che prenda queste aree. Ora, se vuole chiamare un privato a fare la specualazione sulle aree, bisogna cercarlo; ma io ho ritenuto che la speculazione su queste aree che incidono sul centro della città di Pescara la debba fare il comune. Quindi nella proposta di legge che auspico possa essere fatta bisogna tener presente tra le fonti di finanziamento anche questa.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaelli ?

RAFFAELLI. Prendo atto di quello che ha dichiarato il ministro, il quale ha riferito che la questione da me sollevata dopo l'esame in sede compartimentale è ora all'attento studio del suo Ministero. Ella sa, signor ministro, l'attenzione, anzi la preoccupazione del consorzio che esercita la ferrovia Pisa-Livorno per mantenere la linea efficiente e rispondente alle necessità. Ora, lo studio che ella ha predisposto mi auguro sorta effetto positivo. D'altra parte esso può essere agevolato dalla semplice lettura della legge istitutiva del consorzio, che non ammette deroga. Il consorzio è l'unico concessionario delle comunicazioni tra Pisa e Livorno, stradali e ferroviarie. Per altro dall'esame del piano finanziario proposto dagli enti che fanno parte del consorzio si rileva che passando ad esso la gestione dell'autolinea sarà possibile al Ministero evitare gran parte delle sovvenzioni di cui il consorzio per legge attualmente fruisce. Ce n'è in abbondanza per arrivare ad una decisione favorevole alla richiesta del consorzio. Una decisione contraria non sarebbe compresa e provocherebbe una azione davanti alla magistratura e certamente sarebbe respinta dalle popolazioni, che sono rappresentate globalmente dai quattro enti costituenti il consorzio: comune e provincia di Pisa, comune e provincia di Livorno. Prendo atto anche della sua intenzione che vorrà tenermi informato degli ulteriori sviluppi e la ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Forlani ?

FORLANI. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Paolucci ?

PAOLUCCI. Sono convinto, signor ministro, che per rimuovere gli inconvenienti gravissimi lamentati nella prima parte del mio ordine del giorno occorrono delle provvidenze legislative che riformino alcune norme della legge delega, e le disposizioni che si riferiscono alla limitazione dei famosi scatti. Però desidererei sapere da lei se intende il Governo prendere le iniziative necessarie.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Come ella sa, questa materia riguarda tutti i dipendenti dello Stato. Io non ho la possibilità di darle questa sera una risposta che non le potrebbe dare neppure il ministro del tesoro. Occorre vedere le ripercussioni finanziarie. Bisogna, in sostanza, che il testo della legge sia predisposto ed esaminarne l'estensione. Segnalerò la questione al mio collega del tesoro ed al Presidente del Consiglio, in maniera da far comprendere che, se c'è una ingiustizia, deve essere rimediata.

PAOLUCCI. Prendo atto, ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Romualdi ?

ROMUALDI. Non insisto per la votazione, anche perché mi è sembrato di avvertire nelle parole del ministro lo stesso mio desiderio di modernizzare il più rapidamente possibile i trasporti italiani. Purtroppo il progresso in questo campo è sempre stato accompagnato dalle proteste, più ancora che dalla diffidenza, delle popolazioni.

Mi ricordo che quando furono aboliti i tram che correvano in mezzo alla città si sollevò un uragano di proteste, mentre oggi quei tram farebbero semplicemente ridere gli stessi che protestavano, e certo non servirebbero quanto servono gli autobus.

Allo stesso modo bisogna cercare di fare qualcosa di meglio anche nelle ferrovie. Per esempio, poco fa si diceva che un treno per percorrere il tratto tra Cremona e Milano impiega tre ore. Questo è un caso classico di linea costosissima, e nello stesso tempo dannosa e addirittura ridicola. E così altre mille inee che potrebbero essere qui elencate una ad una.

È necessario quindi intensificare questi studi e preparare un piano molto serio, anche se le popolazioni possono in un primo momento non essere sodisfatte dei cambiamenti. Noi tutti – io compreso naturalmente – di tanto in tanto siamo sollecitati a chiedere una nuova piccola ferrovia familiare, una ferrovia che passi per il luogo natio: bisogna avere il coraggio di dire di no quando si chiedono siffatte linee che sono costosissime e non servono a nessuno. Fra 3, 4 o 5 anni sarebbero superate anche agli occhi dei più retrogradi fra i nostri concittadini che protestano.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Antonio Grilli non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Magno ?

MAGNO. Signor Presidente, non insisto per la votazione, però non posso non far rilevare al ministro che la sua risposta mi sembra completamente inesatta, a meno che non siano, invece, inesatte le risposte date a due mie interrogazioni, presentate la prima nella passata legislatura, la seconda qualche mese addietro.

Se ho ben compreso, il signor ministro ha detto questa sera che manca un progetto. Ora, io non so chi debba preparare questo progetto, se noi oppure la stessa amministrazione ferroviaria.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il progetto dovrebbe essere elaborato dalla concessionaria.

MAGNO. Ma la concessionaria può non avere interesse a farlo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Noi potremmo provocarlo.

MAGNO. Ella ha anche aggiunto che il problema sarà deferito all'esame della competente commissione. Voglio farle rilevare che nella passata legislatura e in data 31 luglio 1958, rispondendo, ripeto, a due mie interrogazioni, ella affermava che il prolungamento a Vieste della ferrovia garganica (San Severo-Calenello) era compreso nel programma di nuove costruzioni ferroviarie approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindi il problema è già stato esaminato dalla commissione per lo studio di un piano regolatore delle ferrovie. Stasera, invece, ella mi dice che il problema sarà passato all'esame di questa commissione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma sono due cose diverse. Quel parere è stato espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in sede di progetto generale. Invece la legge 1211, che riguarda l'ammodernamento ed il potenziamento, prevede l'iniziativa della concessionaria. E se questa non presenta i propri progetti, il Ministero deve provocarli. Ecco perché, di fronte alle vostre interrogazioni, ho detto che farò in modo che la commissione interministeriale esamini la questione ed eventualmente provochi, se necessario, la presentazione del progetto da parte della concessionaria.

MAGNO. Ma questo prolungamento è stato già esaminato dalla commissione per lo studio del piano regolatore, che ha approvato la richiesta.

PRESIDENTE. Il ministro ha spiegato che si tratta di due tempi diversi.

MAGNO. Comunque, prego l'onorevole ministro di volere esaminare la questione con molta attenzione.

PRESIDENTE. Onorevole Francesco Ferrari ?

FERRARI FRANCESCO. Il mio ordine era volto soprattutto ad ottenere un chiarimento in sede ufficiale riguardo la questione in esso prospettata. L'impressione generale è che il ministro abbia già deciso la soppressione della ferrovia, e sarebbe preferibile che la franchezza del ministro Angelini risultasse anche in sede ufficiale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La dimostrazione che l'amministrazione ed io personalmente, come responsabile, non abbiamo preso un provvedimento definitivo, è data dal fatto che è stato disposto che nessuno degli impianti fissi sia rimosso; mentre, allorché il provvedimento diventa definitivo, immediatamente si procede alla rimozione degli stessi impianti fissi.

Le ho già detto, onorevole Ferrari – e questa è la sostanza del discorso che io ho pronunciato qui oggi, in presenza di 25 o 30 persone della zona – che sono rimasto d'accordo nel senso che rimarranno fermi gli impianti, e che fino ai mesi di aprile-maggio si farà un esperimento con servizi sostitutivi; ho anche aggiunto che dopo questo periodo si sarebbe deciso, in una riunione delle autorità, se l'esperimento avesse dato risultati rispondenti agli interessi della popolazione, oppure no.

L'impianto fisso fino a quell'epoca non viene rimosso. Che le debbo dire ? Se crede che questa sia già una risposta definitiva, questa è la sua interpretazione: non so che cosa dirle.

FERRARI FRANCESCO. Io non insisto per la votazione. Debbo dire che il comitato di studio che avete istituito non è che una maschera, per tacitare il malcontento della popolazione. In realtà il ministro è già orientato per la soppressione; soltanto non ha ancora il coraggio di dirlo ufficialmente.

PRESIDENTE. Onorevole Bensi ?

BENSI. Signor Presidente, ho udito delle assicurazioni di ordine generale; vorrei però sapere dall'onorevole ministro se il mio ordine del giorno è accettato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Bisognerebbe che ella, onorevole Bensi, mi traducesse la sua richiesta in articoli di legge.

BENSI. Le chiederò allora perché fa il il ministro dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le dirò allora che, così com'è formulato l'ordine del giorno, non l'accetto.

BENSI. Allora insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Bensi:

« La Camera,

considerata l'inderogabile necessità di adeguare la politica economica dei trasporti alle esigenze di un coordinato sviluppo delle attrezzature di base (infrastrutture stradali e ferroviarie) e di un coordinato esercizio dei mezzi di trasporto;

ritenuto che tale coordinamento deve perseguire lo scopo di assicurare il più economico impiego delle infrastrutture e attrezzature esistenti, nonché delle risorse disponibili per il loro miglioramento;

preoccupata della progressiva sovrapposizione – nei trasporti terrestri – di un sistema all'altro e degli effetti che ne derivano sul costo sociale dei trasporti, sulla vitalità economica delle ferrovie statali, sull'usura delle strade;

tenuto conto che le leggi che regolano i trasporti terrestri (ordinamento ferroviario, autotrasporti di cose, autotrasporto pubblico di persone) risalgono tutte al periodo in cui le ferrovie detenevano il monopolio dei trasporti e sono del tutto inadeguate a fronteggiare le esigenze connesse al progressivo sviluppo dei traffici,

invita il ministro dei trasporti:

a) a operare perché, riformando gli ordinamenti esistenti, attui una politica economica dei trasporti che concreti l'intervento disciplinatore e coordinatore dello Stato;

b) a subordinare l'esercizio dei trasporti nonché il miglioramento delle infrastrutture alla realizzazione di un programma pianificato che eviti dilapidazioni di risorse, riduca il costo sociale dei trasporti e si inserisca, come fattore di accellerazione, in una più attiva politica di sviluppo economico. »

(*Non è approvato*).

Onorevole Ferri ?

FERRI. Non insisto.

PRESIDENTE Onorevole Amiconi ?

AMICONI. Vorrei essere breve nella replica all'onorevole ministro, ma mi trovo in condizione di non saper come definire e qualificare la sua risposta. Dice, in sostanza, l'onorevole ministro che il provvedimento di soppressione non è stato ancora preso (e questo lo sapevamo) e che il Ministero sta esaminando se vi siano dei motivi di ordine sociale che giustifichino il mantenimento di questa linea (e questa è una grossa, pericolosa novità). Ma io, nell'ordine del giorno, ho chiesto un'altra cosa ! Vorrei fare osservare all'onorevole ministro, difatti, che nell'altra legislatura, nel dicembre 1957, egli rispose ad una mia interrogazione (in cui chiedevo un suo intervento che scongiurasse la preannunziata soppressione della linea) dicendo che il riconoscimento della necessità del mantenimento della linea per motivi di interesse generale doveva avvenire in sede di approvazione del bilancio delle ferrovie dello Stato e che sarebbe spettato quindi al Parlamento, in definitiva, di decidere se la linea debba mantenersi con una sovvenzione da parte delle ferrovie dello Stato, o se debba essere sostituita con adeguati servizi automobilistici. E risposte analoghe furono date ad interrogazioni di altri colleghi, nello stesso periodo. Da qui parte il mio ordine del giorno, a queste risposte si ricollega, conseguentemente. Comunque, rimane il fatto che il ministro allora non aveva smentito affatto le voci sulla progettata soppressione; questo è il punto. E perché allora, appena ieri, l'onorevole Sammartino ha potuto ripetere che « destò profondo stupore nel Molise la preannunziata abolizione della linea, per fortuna smentita dallo stesso ministro ? ». Ma la realtà è invece che questa linea ella la considera già un ramo secco, un ramo da amputare.

Dalla sua risposta odierna questo vien fuori: le cose cioè stanno come prima, come un anno fa. Le sue assicurazioni, i comunicati della democrazia cristiana prima del 25 maggio sono serviti a prendere tempo: ci troviamo oggi di fronte al fatto nuovo che dobbiamo portare elementi al Ministero, come ella ha detto, poc'anzi, interrompendomi, perché si veda, sulla scorta e sulla base di questi elementi che comprovino la sussistenza dei motivi di ordine sociale, se questa benedetta linea debba o no essere soppressa.

Di fronte a ciò, rimango proprio stupefatto, e non so francamente che cosa dirle: non so se accettare o no, se insistere o no. Qui c'è una incoerenza patente...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La linea è soppressa o no attualmente ? Risponda.

AMICONI. Ella mi ha detto, nella risposta alla mia interrogazione di dieci mesi fa, che di questo riconoscimento si sarebbe parlato qui in sede parlamentare, nel corso della discussione sul bilancio dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. E oggi ?

AMICONI. No, oggi ella mi dice: vedremo che cosa dirà il Ministero, dateci chiarimenti ed elementi. Ma se questo ce lo avesse detto, invece di tergiversare, un anno fa (per esempio, nel convegno di Campobasso del marzo scorso), lo avremmo già fatto nel corso di quest'anno e le avremmo dato gli elementi e i chiarimenti ! È vero, onorevole Sammartino, onorevole La Penna e voi altri colleghi molisani ?

Oggi, e solo oggi, sappiamo che dobbiamo ancora dare elementi per dimostrare quello che è già dimostrato dalla realtà stessa delle cose, e che è ricordato del resto da una semplice frase del mio ordine del giorno: è l'unica linea ferroviaria del Molise che, congiungendo l'Adriatico al capoluogo, collega nella tratta successiva (Campobasso-Isernia-Vairano) l'intera regione con Napoli e Roma ! Non vi sono altre linee ferroviarie nel Molise, e si tratta, signor ministro, di una sterminata provincia che sicuramente la presente legislatura eleverà a regione, con legge costituzionale. E allora, a che gioco giochiamo ?

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'onorevole Amiconi considera la linea come già soppressa. Noi parliamo in sede di bilancio Io sono qui a dirle che la linea è attualmente in esercizio. Sono stato sollecitato tante volte e da varie parti a fare questi studi, che per altro sono doverosi per l'amministrazione, e la linea, come tante altre linee (secondarie o principali, è lo stesso) è allo studio per vedere la possibilità di modificarla o sopprimerla. Ma accade che, non appena io mando qualche commissione per esaminare se si possa sopprimere o modificare una linea, immediatamente sorgono reazioni dovute alla falsa credenza che si voglia procedere ad una soppressione. Così è avvenuto per la Termoli-Campobasso: e ciò sol perché un ispettore è andato sul posto ad assumere informazioni.

Per quanto riguarda questa linea, le ho detto, onorevole Amiconi, che l'amministrazione non ha deliberato. Però (ritenendo di fare una cortesia a lei, che invece si urta in questo modo), le ho detto che, siccome fra gli elementi che abbiamo a disposizione necessita ancora qualcosa e siccome la pratica è allo studio dell'amministrazione, e sono tenute presenti tutte le ragioni, anche quelle dell'onorevole Sammartino, io mi sono rivolto a lei come a persona alla quale si chiede ulteriore collaborazione. E le ho detto: porti altri elementi.

Ella vede, per esempio, che per la ferrovia di Urbino mi sono stati portati nuovi elementi che hanno avuto ed hanno il loro peso.

Dunque, onorevole Amiconi, siamo qui ad esaminare, con senso di responsabilità, tutti questi elementi. Se io l'ho disturbata per chiederle altri elementi, me li mandi. Se non li vuole mandare, stia tranquillo che faremo il necessario.

AMICONI. Signor Presidente, scusi, io devo replicare a queste ultime dichiarazioni del ministro...

PRESIDENTE. Ella, onorevole Amiconi, aveva già concluso. Il ministro ha fatto un atto di cortesia.

AMICONI. No, si tratta di un capovolgimento della verità !

PRESIDENTE. Onorevole Anderlini ?

ANDERLINI. Onorevole ministro, prendo atto dei due rotondissimi no con i quali ella ha risposto alla mie richieste: no allo studio del raddoppio dei binari da Orte ad Ancona, no al ripristino del doppio binario Orte-Terni.

Badi che per Orte-Ancona chiedevo solo uno studio; per il raddoppio Orte-Terni c'è da tenere conto che prima della guerra esisteva il doppio binario e mi sembra che non abbia ragione d'essere la sua osservazione che su quel tronco non ci sarebbero esigenze di traffico sufficienti per motivarne il raddoppio. Se queste esigenze vi erano venti anni fa, a maggior ragione vi sono ora. Questo doppio binario non è stato ricostruito nel dopoguerra.

Non insisto per lo studio del doppio binario Orte-Ancona, ma per il raddoppio della Orte-Terni insisterei perché almeno lo si ponga allo studio. La sede esiste già e si tratta di rimettere a posto solo il secondo binario. Le esigenze di traffico di un grande centro industriale come Terni, esigono che il problema sia almeno tenuto presente dagli organi competenti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il problema del doppio binario non è un problema, come ho prima accennato, che si può riguardare oggi con la stessa mentalità tecnica con cui si riguardava molti anni fa. Oggi vi sono delle possibilità di esercizio su binario unico, con sistemi di segnalazione e di blocco tali, per cui un binario unico può sodisfare

alcune volte l'esercizio quasi quanto il doppio binario.

Non escludo che non si debba fare in un certo momento il doppio binario, ma si farà quando l'amministrazione avrà la prova, attraverso l'esercizio, che siamo arrivati a tale punto di saturazione per cui non è possibile più far transitare un numero di treni sufficientemente al sicuro e rapidamente, sopra un solo binario.

Ora, la linea che ella indica ha ancora dei margini larghissimi.

Ripeto, non escludo che ad un certo momento l'amministrazione, risolti altri problemi più urgenti (perché se io facessi il conto di tutti i miliardi che sono contenuti nelle richieste di cui agli ordini del giorno, dovrei dire che occorrerebbero 500 o 600 miliardi e quindi se li avessi farei anche il raddoppio), decida il raddoppio della Orte-Ancona. L'amministrazione, quindi, deve graduare le realizzazioni.

Ugualmente, per quanto si riferisce alla Orte-Terni-Falconara.

Noi abbiamo la convinzione e la prova – e potrebbe convincersene anche lei mediante una visita al Servizio Movimento – che l'attuale situazione consente ancora un largo margine di esercizio per il servizio passeggeri e merci.

Questa è la ragione per cui in questo momento non posso dirle che assicuro di impegnare fondi dell'amministrazione per questo, perché abbiamo, come ha sentito, altri problemi molto urgenti.

ANDERLINI. Non ho chiesto di impegnare l'amministrazione, ma di studiare il problema.

PRESIDENTE. Sarà studiato fino al punto ella è stata invitata a recarsi all'ufficio movimento. Guardi alla sostanza.

Onorevole Cecati?

CECATI. Prendo atto con sodisfazione delle dichiarazioni del ministro e quindi rinunzio alla votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge. (*V. stampato, n. 63*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 2.280.400.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 202.500.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 5.725.624.000.

Spese diverse, lire 91.060.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 8.299.584.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 67.200.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 8.613.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 710.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 9.391.176.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 17.690.760.800.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e quello per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1958-59.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione dell'entrata e della spesa della Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge (*Vedi stampato n. 63*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 411.804.300.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 16 miliardi e 812.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 428.616.300.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine*, § 1. — Gestione dei magazzini, lire 90.010.000.000.

§ 2. — Gestione viveri « La Provvida », lire 8.794.000.000.

§ 3. — Officine, lire 48.278.000.000.

§ 4. — Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 14.420.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi:* § 1. — Fondo ordinario, lire 76 miliardi e 615.000.000.

§ 2. — Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 255.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 505.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.491.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 600.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 380.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 130.500.000.

Titolo X. — *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli*, (Stralcio), nulla.

Titolo XI. *Ufficio centrale carboni* (Stralcio), nulla.

Titolo XII. — *Operazioni per conto di terzi, ecc.*, nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 245.479.280.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 25 miliardi e 495.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 699 miliardi e 590.580.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 411.804.300.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 16 miliardi 812.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 428.616.300.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini ed officine*: § 1. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 90.010.000.000.

§ 2. — Gestione viveri « La Provvida », lire 8.794.000.000.

§ 3. — Officine, lire 48.278.000.000.

§ 4. — Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 14.420.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi:* — § 1. — Fondo ordinario, lire 76.615.000.000.

§ 2. — Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 255.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 505.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.491.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 600.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 380.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 130.500.000.

Titolo X. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XI. *Ufficio centrale carboni* (stralcio), nulla.

Titolo XII. *Operazioni per conto terzi, ecc.*, nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 245.479.280.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 25 miliardi 495.000.000.

Totale generale della spesa, lire 699 miliardi 590.580.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti della entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

Se ne dia lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (appendice n. 1).

(*È approvato*).

ART. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione della ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17

della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1958-59, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

ART. 4.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 – secondo comma – del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio della Amministrazione medesima.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

SEMEDARO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere – in merito alla cosiddetta « Anonima Banchieri » – i fatti che hanno determinato l'intervento governativo, l'esito degli accertamenti compiuti, i provvedimenti adottati.

(440) « MAROTTA MICHELE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è stato informato del divieto del questore di Firenze ad una tradizionale festa della stampa comunista nel popolare rione di San Frediano (che probabilmente il questore considera « malfamato » secondo la definizione che ella dette di un altro quartiere popolare romano) « per non turbare l'ordine pubblico » e « per non intralciare la circolazione », provvedimento che si è concluso in un vero stato d'assedio di tutto il rione dalle ore 10 del mattino alle ore 24 di domenica 14 settembre 1958 con tre arresti e con 8 feriti fra la polizia e la popolazione (uno dei quali, giudicato guaribile in 10 giorni, è stato ricoverato all'ospedale soltanto dopo l'intervento dei parlamentari interroganti), grazie all'impiego di 8 camion pesanti e 10 jeps di agenti armati, 2 automezzi del corpo dei vigili del fuoco, autovetture ed altro comandati dal vice questore, dal capo dell'ufficio politico, da un commissario, un capitano e un tenente dei carabinieri per defiggere e rimuovere le scritte, i festoni, le luci, ecc., inneggianti alla libertà e alla democrazia.

« Gli interroganti chiedono precisamente di sapere dal ministro se:

a) ritiene vi fossero fondati motivi per supporre che l'autorizzazione della festa avrebbe turbato l'ordine pubblico;

b) considerando il risultato ottenuto da quel divieto, facilmente prevedibile per chi conosce il carattere pacifico della popolazione di San Frediano non si possa dubitare che dell'ordine pubblico, il questore non se ne preoccupasse affatto;

c) dispiegando così esagerati e onerosi automezzi, agenti, vigili del fuoco per intervenire e occupare il rione non si sia esposto al ridicolo gli agenti di pubblica sicurezza e gettato su di essi nuovo discredito per simili impopolari e grotteschi impieghi.

(441) « BARBIERI ORAZIO, CERRETI GIULIO, DAMI, MAZZONI, SERONI, VESTRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza del fatto che il prefetto di Novara ha stornato lire 500 mila dal Fondo soccorso disoccupati per versarli al fondo nuova chiesa di Terdobbiate così come risulta dal bollettino di Terdobbiate (supplemento dell'*Angelo della domenica* luglio-agosto 1958, n. 7-8, pagina 2); se il prefetto di Novara era autorizzato a fare ciò e, nel caso, da chi; se non gli sembra che il gesto, irregolare in sé, diventa assolutamente inammissibile trattandosi di uno speciale fondo destinato ai disoccupati; e infine se intende intervenire e in che senso.

(442) « JACOMETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, in ordine alla erogazione di lire cinquecento mila effettuata dal prefetto di Novara a favore della nuova chiesa della parrocchia di Terdobbiate (Novara), prelevando tale somma dal « Fondo soccorso disoccupati ».

« L'interrogante rileva che il fatto di avere distolto una simile ingentissima somma dal « Fondo soccorso disoccupati » si rivelerebbe come gravemente illecito e come una frode ai danni dei lavoratori e dello Stato, anche quando il prefetto di Novara potesse sostenere di averlo effettuato per offrire con questo mezzo una possibilità di lavoro ad alcuni disoccupati.

« Ma nel caso in questione non un solo lavoratore di Terdobbiate è stato occupato nella costruzione della chiesa e la somma erogata dal Prefetto e devoluta a decurtazione dei debiti della parrocchia come è esplicitamente ammesso nel bollettino parrocchiale.

« Constatata l'eccezionale gravità dell'abuso compiuto dal prefetto di Novara l'interrogante chiede di sapere se il ministro dell'interno intende procedere con la massima urgenza disponendo il recupero della somma distolta e adottando tutti gli altri provvedimenti che il caso consiglia.

(443) « SCARPA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro, dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non ritengono che il decreto del 6 giugno 1958 per la riduzione del tasso ufficiale di sconto bancario dal 4 al 3,50 per cento e avente la finalità di agevolare particolarmente i piccoli operatori e le cooperative si sia rivelato uno strumento inoperante o quanto meno troppo lento.

« Poiché, infatti, mentre la Banca d'Italia ha attuato la riduzione di sconto, gli altri istituti di credito, fra cui quelli dipendenti dall'I.R.I., non ritengono poter adottare alcun provvedimento di revisione dei tassi d'interesse verso i propri clienti.

« Gli interroganti chiedono al ministro del tesoro se non ritenga possibile un suo intervento per favorire una generale attuazione del decreto 6 giugno 1958, così da portare un sollievo ai piccoli operatori e alle cooperative che al credito ricorrono.

(444) « BARBIERI ORAZIO, CERRETI GIULIO, FALETRA, RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali non si procede alla corresponsione dei miglioramenti economici al personale docente della scuola primaria e secondaria, approvati dal Parlamento, con decorrenza dal 1° gennaio 1958.

(445) « GRASSO NICOLOSI ANNA, RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e della sanità e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, sul preoccupante stato della sanità pubblica nel comune di Caraffa (Catanzaro).

« Nel predetto comune, in completo abbandono da parte di autorità e Governo, è esplosa negli ultimi giorni una diffusa epidemia di tifo: oltre 30 sono i ricoverati nell'ospedale di Catanzaro, numerosi i degenti curati nel comune, diversi i degenti non classificati perché sfuggiti alle cure mediche.

« Gli affrettati interventi degli ultimi giorni quali i continuati sopraluoghi dei funzionari di igiene e profilassi di Catanzaro, la « straordinaria » pulizia delle strade e la rimozione di ruderi che sostituivano i pubblici gabinetti, l'arrivo di autoambulanze, la distribuzione di acqua potabile portata da fuori a mezzo della automotrice dei vigili del fuoco – oltre ad aver conferito al comune la fisionomia pittoresca di una località contaminata dalla peste – hanno tardivamente dimostrato quanto era necessario fare e non è stato ancora fatto.

« L'acquedotto comunale, già iniziato da qualche lustro dalle amministrazioni comunali precedenti all'attuale, è stato abbandonato per rincorrere nuovi miti di sollevamento idrico, ed ancor oggi è ben lontano dal fornire la risanatrice acqua ai cittadini di Caraffa se è vero che, non solo le sorgenti debbono essere definitivamente captate ed addotte, ma altresì manca ancora ogni seria prospettiva per la rete interna di distribuzione.

« I lavori delle fognature che dovrebbero parallelamente seguire quelli dell'acquedotto sono ancora da appaltare. Gli interventi per l'edilizia popolare sono completamente ignorati.

« In tale situazione, perché l'epidemia tifoidea possa rappresentare almeno un salutare campanello d'allarme, l'interrogante chiede se i ministri interrogati non ritengano doveroso ed urgente provvedere acché nel comune di Caraffa l'acquedotto sia prontamente completato anche nella sua rete interna, le fognature appaltate e prontamente costruite, un largo risanamento edilizio venga presto effettuato con la costruzione di un adeguato numero di case popolari.

(446) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti siano stati promossi e quali si intenda promuovere per fronteggiare la crisi che si è venuta determinando nella produzione di fisarmoniche, con particolare riguardo ai centri di Castelfidardo, Osimo, Camerano, Sirolo e Numana (Ancona)

e soprattutto per diminuire il grave disagio delle popolazioni della zona suddetta.

« La crisi, che si è aggravata nel corso dell'estate, e che è una conseguenza della struttura piuttosto dispersa delle molteplici aziende produttrici, ma soprattutto della povertà del mercato interno e della notevole contrazione delle esportazioni negli Stati Uniti d'America, ha infatti provocato il licenziamento (a più riprese) di alcune centinaia di lavoratori e il conseguente aggravamento delle condizioni di esistenza di migliaia di operai, lavoranti a domicilio e artigiani.

« In particolare si rende necessario ed urgente:

a) la costituzione della commissione provinciale per la elaborazione delle norme regolamentari del lavoro a domicilio per consentire l'applicazione della legge sul lavoro a domicilio del 13 marzo 1958;

b) un energico ed organico intervento del Ministero del lavoro verso gli uffici periferici per garantire, con tutti i mezzi contemplati dalla legge, il rispetto delle leggi di tutela del lavoro, che vengono tradizionalmente e costantemente violate. Si segnala che presso l'azienda Frontalini (Numana) da anni i lavoratori percepiscono il salario con notevole ritardo e senza regolarità alcuna, fino al punto che hanno oggi maturato forti somme di arretrati. Ma le violazioni delle norme sui rapporti di lavoro sono le più svariate e notorie in tutti gli ambienti della provincia, tanto che sarebbe opportuna una approfondita inchiesta da parte degli organi competenti;

c) l'incremento dei corsi C.N.I.O.P. e I.N.A.L.P.I. e la proroga dei corsi già istituiti, e ciò al fine di far fronte ai nuovi licenziamenti che in questi ultimi giorni hanno colpito il settore, come è accaduto nell'azienda Excelsior di Castelfidardo, e al fine di facilitare la qualificazione di mano d'opera giovanile in cerca di prima occupazione;

d) il miglioramento e l'equiparazione al livello più alto nel trattamento di tutti i lavoratori che partecipano a detti corsi, secondo le richieste già avanzate dal comitato costituito dai lavoratori di questi corsi, ed avanzate direttamente all'ufficio provinciale del lavoro, e al Ministero del lavoro per conoscenza, in data 13 settembre 1958.

« L'interrogante chiede inoltre al ministro se non ritenga di dover interessare anche altri organi di Governo per predisporre i necessari provvedimenti anticongiunturali al fine di sollevare tanto le classi lavoratrici, duramente colpite dai licenziamenti e dalla disoccupazione, quanto gli stessi gruppi imprenditori (piccoli industriali, ecc.) dalle conseguenze della crisi attuale.

(447) « SANTARELLI ENZO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non intenda indire le elezioni nei comuni di Caivano, San Giuseppe Vesuviano, Casoria (Napoli) rette da commissari prefettizi oltre i limiti di tempo consentiti dalla legge, nel comune di San Sebastiano al Vesuvio il cui consiglio comunale doveva essere rinnovato entro il 30 maggio 1958 ed è tuttora in carica, nei comuni di Afragola, Palma Campania i cui consigli comunali sono stati sciolti ed è rimasta in carica una giunta di minoranza con conseguenza gravemente lesiva del diritto dei cittadini di essere amministrati dai normali organi comunali quali sono prescritti dalla legge.

(448) « AVOLIO, DE MARTINO FRANCESCO, DI NARDO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali misure si intendano adottare per porre termine al grave stato di dissesto nel quale versa l'ospedale civile di Nocera Inferiore, dissesto determinato da un disavanzo mensile di oltre 5 milioni.

(1407) « AMENDOLA PIETRO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, sui ripetuti divieti imposti dal questore di Caltanissetta alle manifestazioni di natura esclusivamente sindacale indette dalla locale camera confederale del lavoro nei centri zolfiferi di Riesi e Sommatino.

(1408) « MOGLIACCI, CALAMO, MUSOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se risponde a verità la notizia diffusasi nell'entroterra genovese secondo la quale dovrebbe essere proposta la soppressione della sede di pretura di Torriglia.

« Tale notizia ha causato viva preoccupazione nei nove comuni del mandamento di Torriglia, i cui sindaci hanno votato alla unanimità un ordine del giorno nel quale si ricorda che la pretura di Torriglia è stata istituita sin dal 1900, si rilevano giustamente i gravi inconvenienti che si creerebbero per quelle popolazioni mal collegate con Genova, date le caratteristiche montane della zona, e

si sottolinea di nessun vantaggio per l'Erario la eventuale trasformazione dell'attuale sede diretta in sede distaccata.

(1409) « ADAMOLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i provvedimenti che ritiene di poter adottare onde eliminare, od almeno contenere, le cause che hanno determinato la grave decisione adottata dalla direzione del Politecnico di Milano intesa a limitare il numero dei nuovi iscritti alla Facoltà di ingegneria, decisione che colpisce gli interessi legittimi di numerosi giovani ed aggrava la carenza di tecnici sempre più richiesti nello sforzo che il paese compie ai fini dello sviluppo della tecnica e della affermazione produttiva.

(1410) « DOSI, BERTÈ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia di imminente evasione la domanda del comune di Barbiano (Bolzano), tendente ad ottenere la concessione di derivare l'acqua dalla sorgente demaniale Pennleger, e se la domanda stessa sia per essere accolta, in considerazione dell'urgente ed importante compito di pubblico interesse cui la concessione medesima dovrà assolvere.

(1411) « BALLARDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se non intendano provvedere con urgenza acché siano effettuati i lavori di completamento della strada Arena-Serra San Bruno in provincia di Catanzaro.

« Detta strada, prevista sin dal 1888, progettata nel 1925, iniziata nel 1946, ha una straordinaria importanza non solo per la vita ed il progresso della popolazione di Arena, costituendo per esse un prezioso accesso alle campagne ed ai boschi circostanti e rendendo possibile lo sfruttamento di una sorgente medicamentosa locale, ma per l'intera economia della regione abbreviando di circa 50 chilometri il percorso di congiunzione del versante jonico con quello tirrenico.

« I lavori già eseguiti hanno richiesto la spesa di lire 104.550.000, ed appare veramente assurdo abbandonare l'esecuzione di sì importante opera pubblica dopo un così massiccio investimento. Autorità ed uffici tecnici sono concordi sulla necessità di completamento dei lavori.

« La popolazione di Arena assillata dalla disoccupazione e dalla miseria, ha manifestato con unanimi proteste e con compatto sciopero « a rovescio », la sua volontà perché i lavori siano presto ripresi ed ultimati e la sua condanna verso coloro che, di fatto, a tale esigenza si oppongono.

« Nell'approssimarsi di un inverno particolarmente duro l'interrogante invita i ministri interrogati a rendere giustizia alle popolazioni senza lavoro e senza risorse della zona.

(1412) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, sulla costruzione della strada Sersale-Raga-Mortella in provincia di Catanzaro.

« Detta strada, che congiunge la strada di bonifica con la nazionale n. 109, è stata progettata a cura della amministrazione comunale precedente alla attuale ed il progetto è stato regolarmente approvato.

« Per il fatto che attraverserebbe gran parte dei terreni dei piccoli proprietari di Sersale la strada riveste indubbio carattere di valorizzazione agricola e la sua costruzione è stata, anche di recente, richiesta con unanimi petizioni.

« L'interrogante chiede se i ministri interrogati non intendano provvedere con tempestività acché tale importante opera venga eseguita.

(1413) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e dell'interno, per conoscere quali provvidenze abbiano adottato o intendano adottare in favore delle popolazioni contadine di Amorosi e di Puglianello, a seguito della violenta grandinata che il 31 agosto 1958 ha completamente distrutto le coltivazioni di tabacco, principale risorsa di quelle popolazioni.

(1414) « AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda proporre a tutela della frutticoltura nazionale, considerando il grave pregiudizio che colpisce il settore delle mele in conseguenza dell'annunciato blocco delle esportazioni verso la Germania.

« L'interrogante sottolinea la grave situazione economica dell'agricoltura e lo stridente contrasto fra le difficoltà della nostra esportazione frutticola e le continuate importazioni di bestiame e di carni senza alcuna temporanea misura restrittiva che consenta la normalizzazione del settore zootecnico.

(1415) « BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se si rendono o meno conto che la situazione economica degli agricoltori delle Puglie e della Lucania è talmente critica da non consentire, nel modo più assoluto, di sottostare ai decreti prefettizi sull'imponibile della mano d'opera, di cui è stata autorizzata l'emanazione per il 1958-59, e la cui applicazione potrebbe portare a gravi incidenti.

« Di conseguenza, l'interrogante chiede di sapere ancora se non ritengano di dovere far fronte alle esigenze della massa bracciantile con interventi eccezionali diretti dello Stato, ed evitare, così, che abbiano attuazione i decreti prefettizi in parola.

(1416) « CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non intenda presto provvedere acché vengano accolte le giuste richieste ripetutamente avanzate dagli assegnatari di Taverna (Catanzaro) all'Opera Sila e portate a conoscenza del ministro interrogato il 25 agosto 1958.

« Tali richieste si riferiscono in particolar modo alla assistenza previdenziale e sanitaria, alla esecuzione delle indispensabili opere igieniche nelle abitazioni e di trasformazione nelle terre, alla stipula dei contratti definitivi, alla assegnazione delle terre ancora gestite a pascolo direttamente dall'Opera, e l'interrogante chiede se il ministro interrogato non ravvisi nella loro soddisfazione un preciso dovere dell'Opera Sila per l'adempimento delle sue funzioni istitutive e per evitare il discredito dell'attività riformatrice dello Stato.

(1417) « MICELI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, nel ciclo dei lavori relativi alla elettrificazione della linea Torino-Milano, sia stata prevista la sistemazione delle stazioni ferroviarie di Chivasso, Santhià, Vercelli e Novara, soprattutto in ordine all'apertura di adeguati sottopassaggi atti ad alleggerire l'afflusso dei viaggiatori e ad evitare gli attuali pericolosi attraversamenti dei binari.

« Più particolarmente, chiedono di sapere se per la stazione di Chivasso è stata considerata la opportunità di accoppiare il primo ed il secondo binario, al fine di permettere la costruzione di un unico marciapiede tra il secondo e il terzo binario, di dimensioni meno pericolose dell'attuale e con relativa pensilina di protezione dalle intemperie.

« Per quanto concerne la stazione di Vercelli, poi, chiedono di conoscere se, di concerto con gli enti locali interessati, sia stata presa in esame l'inderogabile necessità di costruire un cavalcavia in sostituzione dell'attuale passaggio a livello per il rione Isola che oltre ad intralciare notevolmente il traffico, limita lo sviluppo edilizio ed industriale di un popoloso quartiere della città vercellese.

« Per la stazione di Santhià, infine, chiedono di conoscere se, di concerto con l'A. N.A.S., sia stata prevista la costruzione di un cavalcavia sull'attuale attraversamento della linea ferroviaria da parte della strada che collega San Germano con Santhià.

(1418) « FRANZO RENZO, GRAZIOSI, STELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non intenda procedere con urgenza alla eliminazione del passaggio a livello sulla linea Novara-Domodossola, precisamente alla stazione di Cressa Fontaneto, e del passaggio a livello sulla linea del Sempione Milano-Arona-Domodossola, precisamente sulla strada Novara-Arona al cosiddetto bivio delle tre strade.

« I due passaggi a livello che si chiudono decine di volte, bloccano costantemente il traffico e il turismo verso il lago d'Orta e il lago Maggiore, determinando interminabili code di autoveicoli, tra le generali proteste di italiani e stranieri.

(1419) « GRAZIOSI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della marina mercantile, degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale, per essere informato se le autorità italiane sono a conoscenza delle difficoltà nelle quali vengono a trovarsi i lavoratori della pesca che prestano la loro opera in Francia e per conoscere quali provvedimenti intendono adottare.

« Infatti risulta che gli addetti alla piccola pesca percepiscono una quota parte del pescato mentre non godono di alcuna forma di

previdenza e di assistenza malattie essendo anche esclusi dalla riscossione degli assegni familiari.

(1420) « AMODIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non intendano intervenire, perché la cassa mutua provinciale coltivatori diretti di Foggia aderisca alla proposta dell'ordine dei medici di Foggia di trovare il modo di pervenire alla stipula di una convenzione basata sugli accordi presi a suo tempo in sede nazionale; e ciò per eliminare numerosi inconvenienti: specialmente quello delle discriminazioni nelle convenzioni individuali.

« L'interrogante fa presente che, finora, la suddetta cassa mutua non si è degnata nemmeno di rispondere alle proposte e alle richieste avanzate più volte dall'ordine dei medici.

(1421) « CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere quando e come si intende risolvere la annosa questione della applicazione della legge n. 628 al personale della società Agita che esercita il servizio urbano ed extraurbano con regolare concessione anche a Torre Annunziata (Napoli);

per conoscere se detta società è in regola con il pagamento degli stipendi e con le assicurazioni sociali.

(1422) « MAGLIETTA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali motivi hanno indotto gli attuali dirigenti della R.A.I.-T.V. a limitare al solo sesso maschile la facoltà di partecipare al concorso per strumenti ad arco indetto, nell'agosto 1958, per l'orchestra stabile della R.A.I.

(1423) « VIVIANI LUCIANA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritiene opportuno ed urgente adottare le misure necessarie per impedire che ingenti scorte di viveri donate dalle organizzazioni americane alla P.O.A., a scopo di beneficienza, siano immesse sul mercato a fini speculativi con il conseguente danno dei cittadini bisognosi a cui queste merci sono destinate.

(1424) « VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è vero che il comune di Riardo (Caserta) ha fatto eseguire – senza regolare gara – lavori pubblici dal consigliere comunale Di Iorio Domenico;

per conoscere se è vero che forniture di merce al comune sono firmate dall'assessore Abbatiello Umberto nella doppia qualità di fornitore e di assessore e se è vero che in altra occasione dette forniture sono firmate dalla moglie dello stesso.

(1425) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quali particolari ragioni abbiano impedito di anno in anno l'istituzione di una scuola media statale nel comune di Bovalino Marina. Ivi sussistono tutte le condizioni necessarie oggettivamente:

a) situazione geografica, essendo Bovalino un nodo stradale e centro quindi di confluenza di parecchi altri comuni della zona;

b) notevole vantaggio economico per le famiglie degli studenti;

c) esistenza dei locali ove insediare la scuola, già controllati e ritenuti idonei da una commissione inviata allo scopo.

« La situazione rasenta quindi l'assurdo da un punto di vista della logica economica e sociale.

« Si consente ancora che gli studenti di un lungo tratto della costa jonica e dei comuni interni corrispondenti, almeno da Bova Marina ad Ardore Marina, debbano confluire, dopo un lungo viaggio e relativo dispendio di tempo e di mezzi, alla scuola media di Locri; quando ad aggiungere anche un elemento di comparazione, nel versante opposto al comune di Locri, diversi centri in successione lineare sono serviti da distaccamenti locali della scuola media statale.

« Vi sono dunque pressioni illecite in senso contrario che trionfano sul buon diritto di Bovalino e dintorni di disporre della necessaria scuola statale? O si tratta della solita e tradizionale vischiosità con cui si muovono le cose del Mezzogiorno, quando si tratti di adeguarle alle esigenze di economia e di progresso sociale?

« Pare addirittura, in base ai « si dice » che di fronte all'evidente giustezza della istituzione reclamata, anche al Ministero fosse pronto da qualche anno il provvedimento relativo, peraltro mai realizzato.

« Gli interroganti appoggiati dall'ampio interesse pubblico chiedono che non s'indugi

ulteriormente e si provveda anche se ci si trovi alla vigilia dell'apertura dell'anno scolastico. L'utilità sociale infatti, urgente da tempo, ripagherebbe largamente di ogni eventuale frizione burocratica.

(1426) « CERAVOLO DOMENICO, MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere le ragioni per le quali oltre 4.000 pensionati delle ferrovie dello Stato non ancora ricevono la rivalutazione della pensione relativa ai tre scatti maturati rispettivamente al 1° luglio 1956, 1° luglio 1957, 1° luglio 1958, previsti dalla legge 8 agosto 1957, n. 751, in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 20.

« In considerazione del grave disagio economico in cui versa tale categoria che ha sempre ben meritato dall'amministrazione, l'interrogante fa presente la necessità di una rapida definizione della questione.

(1427) « DELFINO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno modificare nel senso della gestione diretta da parte dell'Azienda autonoma dei monopoli di Stato il sistema di effettuazione dei lavori inerenti al funzionamento delle saline di Margherita di Savoia (Foggia).

« L'attuale sistema di appalto a mezzo di gare al ribasso, che a volte raggiunge punte perfino del 40 per cento, si risolve per l'impossibilità da parte delle ditte di attuare in pratica tale ribasso senza intaccare notevolmente il loro utile, in un sistema di sfruttamento dei lavoratori, reso facile dalla larga disoccupazione, assolutamente insopportabile.

(1428) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se non ritenga opportuno provvedere acché il funzionamento degli asili nido e dei refettori materni dell'O.N.M.I. non subisca interruzioni durante i mesi estivi. Ciò allo scopo in primo luogo di assicurare l'assistenza continua ai bambini e alle mamme bisognose, e, subordinatamente, per non spezzare il rapporto di lavoro con il personale adibito presso tali istituzioni.

« Comunque, anche nel caso che tali interruzioni fossero inevitabili, la interrogante segnala la necessità che per il personale, che indubbiamente deve offrire certe garanzie, che solo la continuità del lavoro può assicurare nel tempo, il rapporto di lavoro non sia interrotto con la sospensione del funzionamento dell'istituzione relativa.

(1429) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della sanità, per conoscere se è vero che il farmacista del comune di Riardo (Caserta) risiede in altro comune (a Pietramelara) obbligando, ad una certa ora, i cittadini a recarsi a Pietramelara per l'acquisto di medicinali.

(1430) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni dell'inesplicabile ritardo che i competenti uffici governativi frappongono alla esecuzione delle riparazioni dei danni alluvionali del giugno 1957 nelle valli alpine della Valle d'Aosta, dove i turisti italiani e stranieri hanno constatato non senza sorpresa, in questa seconda estate successiva al nubifragio, il permanere dello stato di desolazione determinato da tale calamità.

« E ciò in contrasto non solo con la rapida sistemazione da parte della regione per le opere di sua competenza, ma altresì con la sollecitudine con cui Governo e Parlamento deliberarono fin dal luglio 1957 gli stanziamenti per una provvida e pronta opera di ricostruzione e di indennizzo.

(1431) « BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga opportuno predisporre congrui provvedimenti legislativi, qualora occorrano, per estendere alle vedove dei vigili del fuoco volontari a servizio discontinuo, che persero la vita in seguito ad infortunio avvenuto in servizio e per causa di servizio, un trattamento pensionistico.

« Ora che il trattamento pensionistico viene esteso a tante categorie, appare veramente improrogabile l'apprestamento di tale provvedimento a favore dei superstiti di coloro che fecero olocausto della loro vita al servizio del paese.

(1432) « BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora ostino alla rapida definizione del-

l'annosa pratica di danni di guerra del signor Aquini Alessandro, da Zara, residente a Udine (n. 417598/10170).

« L'interrogante fa presente che già in data 18 marzo 1957 sono stati dall'interessato trasmessi gli ultimi documenti richiesti.

(1433) « DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali motivi ancora ostino alla definizione della pratica di pensione di guerra del signor Zamuner Corrado, di Gradisca di Isonzo (posizione 1311689) che ha passato l'ultima visita medica il 21 ottobre 1957.

(1434) « DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora ostino alla definizione della annosa pratica di danni di guerra (in Francia) della signora Cudini Anna vedova Midena, da Pocenia (Udine) (fascicolo 7483).

(1435) « DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non si intende provvedere all'esame del ricorso danni di guerra dei signori Bastianutti Cesare & Giuseppe – denuncia n. 24391 del 25 settembre 1945 c/c 3751 – ricorso inoltrato all'intendenza di finanza di Udine il 18 settembre 1957 e da questi trasmesso al Ministero del tesoro – direzione generale danni di guerra, con nota n. 13889/57 del 25 settembre 1957.

(1436) « DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non intende modificare l'articolo 85/3 e 4 del testo unico delle leggi sul reclutamento dell'esercito, considerando come non esistenti in famiglia i figli primogeniti, di padre inabile al lavoro proficuo o di oltre 64 anni di età o di madre nubile o vedova, vincolati ai voti o comunque religiosi.

« Detta modifica si renderebbe necessaria in quanto il figlio religioso non può assolutamente provvedere al mantenimento del genitore, tanto più se trattasi di religioso con voti di povertà o dislocati all'estero quali missionari.

« L'interrogante fa riferimento alle penose petizioni inoltrate dai genitori interessati i quali, con la partenza alle armi del figlio secondogenito, vengono a trovarsi, il più dei casi, nella più squallida miseria.

(1437) « BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere quali difficoltà ancora ostino per la liquidazione del conguaglio della pensione dal 1° luglio 1956 al 1° luglio 1958 al maresciallo maggiore Canna Carlo Renato (posizione 53735/51, libretto di pensione 4754967 del 13 gennaio 1951).

(1438) « DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se considera vacanti e disponibili i 231 posti del concorso generale bandito il 7 gennaio 1956 ancora in via di espletamento, posti che rimarranno scoperti poiché non è possibile prevedere un numero di vincitori superiore a 169.

« In caso affermativo desidera conoscere in quale data sarà conferita ai vincitori previsti dalla legge 6 luglio 1956, n. 705, la metà di tali posti (116).

« Diversamente desidera conoscere i motivi per i quali i 231 posti non debbono essere considerati vacanti e disponibili.

(1439) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se i trasferimenti direttivi e le nomine dei vincitori subiranno effettivamente un ritardo rispetto alle date del 1° ottobre 1958 e del 15 ottobre 1958 fissate dalla relativa ordinanza ministeriale.

« Si chiede un'assicurazione sulla infondatezza di tali voci e in caso contrario far conoscere i motivi del ritardo e in quale data saranno nominati i vincitori del concorso direttivo generale B-4 previsti dalla legge 6 luglio 1956, n. 705.

(1440) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, in merito alla statizzazione dell'istituto magistrale parificato di Senigallia.

« L'interrogante fa presente che l'argomento formò oggetto di interrogazione alla Camera (seduta del 16 ottobre 1957) e che nella seduta del 24 ottobre 1957 la Camera votò su un ordine del giorno favorevole alla richiesta avanzata dall'amministrazione comunale di Senigallia. In data 31 ottobre 1957 il ministro della pubblica istruzione assicurava, con lettera, il sindaco di Senigallia che

i desideri dell'amministrazione sarebbero stati tenuti « ben presenti » per il successivo anno scolastico.

(1441) « GRILLI ANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare al fine di dare una soluzione al preoccupante problema, che pone in termini inderogabili la situazione in cui è condannata a vivere la popolazione di Sinopoli Inferiore, frazione di circa 1000 abitanti del comune di Sinopolo (Reggio Calabria), in un abitato composto di case baraccate, accatastato lungo le pendici di una collina; situazione che permane immutata da molti decenni, malgrado i gravi e paurosi inconvenienti che si sono verificati nel tempo (in media un incendio l'anno).

« L'ultimo incendio dell'agosto 1958 avrebbe investito e distrutto i due terzi dell'abitato, se non fosse sopravvenuta, dopo un'ora dall'inizio dell'incendio, la caduta del vento, che alimentava l'incendio verso il centro dell'abitato, per cui le conseguenze hanno soltanto investito sette famiglie, rimaste senza tetto e 5 feriti, di cui uno grave.

« E pertanto se intendono prolungare l'assistenza alle 7 famiglie colpite, che con la casa hanno perduto tutto quello che possedevano.

« Se intendono provvedere, data la povertà delle 7 famiglie, ad assicurare ad esse una casa.

« Se intendano risanare sollecitamente la situazione di quell'abitato, provvedendo alla costruzione di un adeguato numero di alloggi popolari, utilizzando la legge che si propone la eliminazione delle case malsane e dei tuguri, tenendo presente che in quel centro non furono mai costruiti alloggi popolari.

(1442) « MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritiene disporre che la frazione Pressocito del comune di Brancaleone (Reggio Calabria) sia dotata di telefono in quanto quella popolazione agricola, tagliata fuori dalla vita degli uomini per la mancanza di una strada che li congiunga al centro, senza il medico, la levatrice e la farmacia, ha inderogabile necessità dell'invocato mezzo di comunicazione; se intende assicurare il servizio postale alla predetta frazione.

« Altra volta l'interrogante ebbe a segnalare la situazione.

(1443) « MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti voglia adottare, e con l'urgenza che il caso richiede, a carico del sindaco di Belmonte Mezzagno (Palermo), il quale il 3 agosto 1958, affiancato dalle autorità ecclesiastiche, capeggiava alquanti cittadini che avevano l'insano proposito di penetrare nella chiesa evangelica di quel comune di recente costruzione e di turbarne la libertà di culto.

« Il pronto intervento della locale arma dei carabinieri impediva il raggiungimento del piano, propostosi da quei cittadini, capeggiati dal loro sindaco. Non si comprende però come più tardi si sia proceduto allo scioglimento della riunione, che si teneva nella chiesa evangelista, al sequestro delle chiavi della chiesa stessa.

« Tutto ciò offende la libertà di culto, sancita e protetta dalla Costituzione.

(1444) « MUSOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere l'ammontare dei proventi che il fisco ricava dalle scommesse che vengono fatte, in misura difficilmente immaginabile per il numero e la entità, nei *bettings* durante le gare di tiro a volo.

« Trattasi di un ingente movimento di denaro, che sfugge ad un adeguato prelievo fiscale, che si realizza invece in altri analoghi giuochi, nei quali prevalgono interessi finanziari sullo schietto interesse sportivo.

(1445) « BIAGIONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, sulla gravissima situazione in cui sono venuti a trovarsi i produttori di pomodoro delle zone dell'agro del Montorese, Valle Caudina e Serinese della provincia di Avellino, a causa del bassissimo prezzo di acquisto offerto dagli industriali conservieri.

« Gli interroganti chiedono più particolarmente che il ministro dica quali provvedimenti intende adottare, con l'urgenza che il caso richiede, in considerazione che il prezzo di acquisto è inferiore al costo di produzione del pomodoro e corrisponde a circa la metà del prezzo praticato per la stessa qualità di prodotto nell'Italia settentrionale; ed in considerazione, inoltre, che, malgrado il vilissimo prezzo, gli industriali conservieri rifiutano di ritirare tutti i quantitativi prodotti.

(1446) « MARICONDA, GRIFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali determinazioni intenda prendere dinanzi agli arbitrî e illegalità del sindaco di Castiglione di Sicilia (Catania), che si è opposto con atti di violenza, a che i consiglieri di minoranza prendessero visione degli atti amministrativi del comune.

(1447) « ANDÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per sapere se sono a conoscenza della precaria situazione – caratterizzata da ben cinque annate consecutive di scarso raccolto – in cui versano numerosi piccoli proprietari coltivatori diretti di San Martino in Pensilis (Campobasso), che sono stati costretti in questi giorni a rivolgersi al prefetto della provincia in questi termini: « Invio sollecito di farina da distribuire gratuitamente agli agricoltori coltivatori diretti, perché non avendo raccolto e non godendo più fiducia presso qualsiasi fornitore di alimentari sono privi dell'elemento primo, il pane ».

« L'interrogante ritiene che la richiesta debba essere prontamente accolta, e che anzi una provvidenza del genere debba essere naturalmente estesa anche negli altri comuni – indicati nel decreto ministeriale 26 agosto 1958, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 – dove, è accertato, numerosi contadini versano nelle stesse condizioni denunziate nell'ordine del giorno inviato al prefetto dai coltivatori diretti di San Martino in Pensilis.

(1448) « AMICONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro, per sapere se sono a conoscenza dello strano modo con cui, nel basso Molise, gli istituti ed enti che esercitano il credito agrario – recentemente autorizzati dal decreto ministeriale 26 agosto 1958 a prorogare le scadenze delle operazioni di credito agrario di esercizio, nei confronti delle aziende agricole danneggiate dalle eccezionali avversità atmosferiche di questi ultimi anni – interpretano ed applicano il decreto in parola, e dell'allarme che a seguito di ciò si è diffuso fra gli interessati, e di cui si è fatta interprete anche la stampa (vedi *Giornale d'Italia* del 16 settembre 1958).

« In genere detti istituti si comportano nel modo seguente:

1°) continuano ad esercitare pressioni – a volte tramite i loro legali – per il saldo immediato dei crediti, magari con l'allettante promessa di concedere subito dopo prestiti più sostanziosi: il che in pratica significa spingere gli interessati a far ricorso ai privati, e quindi a gravarsi ulteriormente d'interessi sicuramente esosi;

2°) nel migliore dei casi, fanno una netta quanto arbitraria distinzione tra il credito di esercizio e quello per il bestiame, negando per quest'ultima « voce » la richiesta proroga: il che, ancora una volta, significa costringere gli interessati ad indebitarsi presso privati, con le note conseguenze.

« L'interrogante – nel mentre, in particolare, fa presente l'assurdità di tale distinzione di cui non v'è riscontro nella legge istitutiva del credito agrario, che anzi colloca fra le voci costituenti il credito agrario di esercizio quella riguardante il bestiame – invita i ministri ad intervenire sollecitamente presso gli istituti in questione perché rispettino ed applichino, nella lettera e nello spirito, il decreto ministeriale del 26 agosto 1958, che, occorre ricordarlo, è stato richiesto per dare un sollievo e un beneficio tangibili e immediati ai danneggiati, e che appunto per questo è stato prontamente concesso.

(1449) « AMICONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza delle gravissime condizioni in cui versano le scuole dell'Ente nazionale educazione marinara (E.N.E.M.).

« Per mancanza di contributo statale il commissario di dette scuole ha stabilito:

1°) che non si accettino iscrizioni per l'anno scolastico 1958-59;

2°) che gli insegnanti incaricati non siano riassunti con decorrenza 1 settembre 1958.

« Ora il ritardo nelle iscrizioni minaccia gravemente la chiusura di molte scuole dell'E.N.E.M. frequentate soprattutto, per non dire esclusivamente, dal popolo e dai figli dei marittimi di grado inferiore.

« Dinanzi a situazione sì grave cosa intenda fare il ministro per ovviare a tale jattura?

(1450) « D'AMBROSIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere a quanto ammontano nel complesso, le assegnazioni finora effettuate alle varie province, in base alla legge n. 640 (Risanamento abitazioni malsane);

in particolare, per quanto riguarda Roma, quale somma è stata finora assegnata, quale parte di essa è stata utilizzata e il corrispondente numero di alloggi, e infine quali stanziamenti si intende effettuare.

(1451) « CIANCA, NATOLI ALDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato attuale del problema relativo all'autostrada Napoli-Bari, la cui sollecita soluzione è di così fondamentale importanza per l'avvenire economico della Puglia.

(1452) « TROISI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere la consistenza dei giacimenti metaniferi dell'Abruzzo e Molise ed in particolare del recente ritrovamento avvenuto in territorio del comune di Cellino Attanasio in provincia di Teramo ad opera della Petro-sud.

(1453) « DI PAOLANTONIO, SPALLONE, AMICONI, GIORGI, SCIORILLI BORRELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non ritenga necessario ed opportuno istituire a Bari un nuovo Distretto minerario per le province pugliesi e lucane, considerato:

a) che in detto istituendo Distretto si rileva un notevole incremento nel campo delle ricerche nei vari settori degli idrocarburi, delle forze endogene e dei minerali;

b) che il numero delle cave, attualmente ammontante a circa 4.000, va continuamente aumentando sia per effetto dei lavori di ricostruzione per i danni di guerra, sia per le riforme che nel Mezzogiorno si vanno realizzando nei campi agricoli e industriali;

c) che le suddette cave, difettando di personale dirigente e sorvegliante, presentano più frequenti casi di infortunio e necessitano quindi di maggiore vigilanza da parte di funzionari del Corpo delle miniere;

d) che l'Ufficio minerario di Napoli non può svolgere, per la eccessiva distanza delle zone di lavorazione e di ricerche, un efficiente servizio ispettivo, anche a causa delle note difficoltà di comunicazioni del sud d'Italia.

« L'interrogante chiede, inoltre, se, in attesa della istituzione del nuovo Distretto, non si reputi necessario creare una Sezione staccata con sede in Bari, del Distretto minerario di Napoli, salva la trasformazione di detta Sezione staccata in Ufficio distrettuale.

(1454) « TROISI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere – dopo le dichiarazioni fatte alla Camera dallo stesso ministro sulla limitazione imposta al traffico degli autotrasporti nei giorni festivi, limitazione rivelatasi statisticamente assolutamente inadeguata alla soluzione del problema della circolazione e degli incidenti stradali – le iniziative che intende prendere per l'abrogazione di tali limitazioni, il cui valore giuridico è anche dubbio.

(65) « DELFINO, CARADONNA, GEFTER WONDRICH ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dell'industria e del commercio, perché voglia riferire alla Camera lo stato della applicazione della legge sugli idrocarburi nell'Abruzzo in relazione:

a) ai permessi di ricerca richiesti ed a quelli accordati;

b) alle concessioni fatte ed a quelle eventuali in istruttoria;

c) ai piani di coltivazione dei concessionari;

d) alla consistenza dei giacimenti individuati ed alla produzione di quelli in sfruttamento;

e) ai programmi di lavoro dell'E.N.I. in Abruzzo.

(66) « SPALLONE, DI PAOLANTONIO, GIORGI, SCIORILLI BORRELLI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi a ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongono nel termine regolamentare.

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Debbo chiederle, signor Presidente, di voler domandare ai ministri dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali se e quando essi sono disposti a discutere una interpellanza che, insieme con altri colleghi del mio gruppo, ho presentato il 10 luglio 1958. L'interpellanza, signor Presidente, si riferisce alla drammatica situazione esistente nel settore minerario, sia nelle aziende private che in quelle di Stato. Non occorre certamente che io ricordi i fatti salienti di questa gravissima situazione: licenziamenti in Sardegna, e Perticara; preannunciati licenziamenti in Sicilia nell'industria mineraria dello zolfo; a Ribolla (lignite), sospensione del lavoro nella miniera di Morgnano, ecc. Vi è inoltre la grossa questione dei

minacciati licenziamenti – sospesi fino al 30 settembre prossimo – in numerose miniere gestite da aziende di Stato. Per tutti questi motivi, signor Presidente, la prego di voler far vive premure presso i ministri interessati affinché vogliano indicare alla Camera il loro orientamento in queste questioni e precisare la data della discussione dell'interpellanza all'uopo presentata.

PRESIDENTE. Prendo atto della sua richiesta e mi interesserò nel senso da lei richiesto.

MAZZONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZONI. Signor Presidente, anch'io desidero pregarla di domandare al ministro degli interni se è disposto a rispondere all'interrogazione da me presentata riguardante le elezioni nel comune di Firenze. Mi permetto di ricordare che, oltre ad essere scaduti da tempo i termini relativi per la convocazione dei comizi, ci troviamo ormai ai limiti del tempo possibile perché essi possano avvenire durante l'autunno. Perciò gradirei conoscere il pensiero del ministro in ordine a questa interrogazione e pregherei caldamente il signor Presidente di volerla porre all'ordine del giorno della seduta di martedì prossimo.

ANDERLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDERLINI. Signor Presidente, mi permetto di ricordarle che nella seduta di martedì scorso era iscritta all'ordine del giorno una interrogazione riguardante, tra l'altro, il problema dei licenziamenti nella miniera di Terni-Spoleto. Quella interrogazione non ebbe risposta perché allo scadere del tempo regolamentare arrivammo soltanto alla discussione dell'interrogazione recante il numero 23. Le rivolgo, signor Presidente, viva premura perché ella voglia fare iscrivere la mia interrogazione all'ordine del giorno della seduta di martedì prossimo.

PRESIDENTE. Assicuro gli onorevoli Mazzoni e Anderlini che per la seduta di martedì prossimo sarà possibile inserire nell'ordine del giorno questa e altre interrogazioni, che già erano state iscritte all'ordine del giorno di una precedente seduta.

BRIGHENTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRIGHENTI. Desidero sollecitare a suo mezzo, signor Presidente, il ministro delle partecipazioni statali affinché egli voglia darmi una risposta in ordine a due interrogazioni che riguardano due miniere della provincia di Bergamo. Poiché queste interrogazioni hanno attinenza con l'interpellanza testé sollecitata dal collega Tognoni, chiedo se possibile, che le interrogazioni vengano abbinate per la discussione con l'interpellanza Tognoni di cui, del resto, anche io sono firmatario.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

CAPRARA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Signor Presidente, nello scorso mese di luglio abbiamo presentato una interpellanza sulla fissazione della data delle elezioni per il rinnovo del consiglio comunale della città di Napoli. Abbiamo avuto notizia in questi ultimi giorni da parte della stampa, secondo cui Napoli e provincia sarebbero state escluse da questo primo turno autunnale di elezioni. D'altra parte abbiamo visto che il ministro dell'interno ha riferito in merito alla questione presso la commissione competente. Ci permettiamo, signor Presidente, di pregarla vivamente affinché il Governo dia risposta a questa nostra interpellanza con la maggiore sollecitudine possibile e prima che scadano i termini della campagna.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

La seduta termina alle 21,15.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10:

1. — *Svolgimento della proposta di inchiesta parlamentare:*

MALAGODI: Inchiesta parlamentare per esaminare le responsabilità degli organi politici e amministrativi dello Stato in ordine alla « Anonima Banchieri » (243).

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (64) — *Relatore:* Armani

---

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (63).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI