

LXXXIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 23 SETTEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione):	
Proroga delle disposizioni in materia di locazione e sub-locazione di immobili urbani (104)	2369
PRESIDENTE	2369, 2370
GRASSI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>	2369, 2370
CAPALOZZA	2370
COLITTO, <i>Relatore</i>	2370
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49 (10)	2370
PRESIDENTE	2370, 2414
LOMBARDI RICCARDO	2371
GIAVI	2377
TAMBRONI ARMAROLI	2379
SURACI	2380
TROISI, <i>Relatore</i>	2382
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	2387
CAPACCHIONE	2414
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
PRESIDENTE	2414, 2418
FAILLA	2418

La seduta comincia alle 16,30.

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta pomeridiana.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Proroga delle disposizioni in materia di locazione e sub-locazione di immobili urbani. (104).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga delle disposizioni in materia di locazione e di sub-locazione di immobili urbani.

La Camera terrà anche presente che è innanzi alla terza Commissione permanente il disegno di legge relativo alle disposizioni per le locazioni e sub-locazioni di immobili urbani e incremento delle costruzioni edilizie. Oggi la Camera è chiamata unicamente a deliberare sopra la proroga delle disposizioni vigenti in tale materia.

Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame degli articoli. Chiedo al Governo se accetta che si discuta sul testo della Commissione.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Il Governo accetta.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 1.

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge:

« La data del 30 settembre 1948, stabilita dal decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 596, per la proroga dei contratti di locazione e di sublocazione, è sostituita dalla data del 31 dicembre 1948.

« Sino a tale data è prorogata anche la disposizione dell'articolo 1 del decreto legislativo 25 gennaio 1943, n. 162, che sospende l'efficacia delle clausole del divieto di sublocazione ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

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

« Al primo comma, sostituire la parola: stabilita, con la parola: indicata ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. Rinuncio a svolgerlo, pensando che la Commissione possa accoglierlo.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

COLITTO, *Relatore*. La Commissione non trova difficoltà ad accogliere l'emendamento.

PRESIDENTE. Quale è il parere del Governo?

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Non ho nulla in contrario ad accettarlo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 così emendato.

(È approvato).

L'onorevole Capalozza ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« Continuano ad avere applicazione le norme relative al blocco dei contratti di locazione e sublocazione, di cui al decreto legislativo 23 dicembre 1947, n. 1461 ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. Onorevoli colleghi! La mia preoccupazione nel proporre questo articolo era quella di aver riguardo ai precedenti di questa legislazione. Il decreto legislativo 5 maggio 1948, oltre al primo articolo che stabiliva la proroga del termine relativo al vincolo, in un articolo successivo confermava le precedenti disposizioni. E, d'altra parte, anche tutti gli altri decreti luogotenenziali e legislativi, emanati antecedentemente, avevano modificato alcune disposizioni e avevano confermato la validità delle altre, oppure, se avevano confermato tutte le disposizioni, prorogando i termini, contenevano una disposizione in questo senso. Pertanto per una ragione che sarei indotto a definire quasi di architettura giuridica ho pensato che fosse necessario proporre questo articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

COLITTO, *Relatore*. La Commissione rileva che le preoccupazioni dell'onorevole Capalozza sembrano ad essa del tutto infondate, perchè il disegno di legge non fa altro che sostituire alla data 30 settembre 1948 indicata dal decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 596, la data del 31 dicembre 1948. Resta quindi del tutto immutata la legislazione vigente in materia di locazione di immobili urbani.

Non sembra, perciò, alla Commissione opportuno inserire nel disegno di legge questo articolo aggiuntivo. E può essere pericoloso aggiungerlo, perchè dire che resta in vigore un determinato decreto e non parlare di altri decreti, che pure vigono in materia, potrebbe dare l'impressione che, mentre resta in vigore il decreto richiamato, cioè il decreto 1461 del 1947, restino abrogati gli altri decreti. Ecco perchè la Commissione esprime parere contrario all'accoglimento dell'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Capalozza.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro guardasigilli ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Sono d'accordo con la Commissione nel ritenere ingiustificato l'emendamento. Il disegno di legge in esame si riferisce al decreto legislativo 5 maggio 1948, il quale a sua volta si riferiva al decreto legislativo 23 dicembre 1947. Quest'ultimo poi richiamava tutta la legislazione precedente. L'emendamento proposto, in quanto limita il riferimento al solo decreto del dicembre 1947, potrebbe ingenerare equivoco. D'altra parte le norme relative al blocco dei contratti di locazione e sublocazione, di cui a questo decreto, saranno riesaminate compiutamente ed organicamente dalla Camera, alla quale è già stato presentato il relativo disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Capalozza insiste sul suo emendamento?

CAPALOZZA. Dopo i chiarimenti della Commissione e del Governo, non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge:

« La presente legge entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

PRESIDENTE. A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà posto in votazione alla fine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49. (10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

nistero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49.

È iscritto a parlare l'onorevole Lombardi Riccardo. Ne ha facoltà.

LOMBARDI RICCARDO. Io farò sul bilancio dei trasporti solo alcune osservazioni frammentarie, se vogliamo di carattere marginale, per una ragione assai semplice. Il bilancio dei trasporti, per la incidenza e per la prevalenza che su di esso ha la gestione dell'azienda autonoma ferroviaria, che è una vera e propria azienda industriale, si presenta in condizioni diverse rispetto a quelli degli altri Ministeri. In realtà, mentre per i diversi Ministeri noi siamo chiamati ad analizzare l'impostazione di spese e la impostazione di entrate, per quanto riguarda il Ministero dei trasporti siamo chiamati a giudicare, per il 90 per cento del bilancio sottoposto al nostro giudizio, l'esercizio di una vera e propria azienda industriale.

Ora, se il Parlamento intendesse analizzare a fondo il bilancio di una azienda autonoma, come quella ferroviaria, dovrebbe limitarsi alla sua parte essenziale, cioè ai capitali che si investono in questa azienda: più che analizzare l'opera a cui presiede il Consiglio di amministrazione, che agisce autonomamente, dovrebbe prescrivere quel *quantum* di reddito nazionale.

Nel complesso delle attività dello Stato vi è anche la gestione ferroviaria e questo pone un grosso problema che ci assilla tutti, cioè il fatto che noi ancora, come Parlamento italiano, non siamo in grado, direi costituzionalmente, di stabilire le direttive e di giudicare sui risultati della politica di investimento che il Governo fa per conto dello Stato. Se al Parlamento fosse presentata (come ci auguriamo per l'avvenire) una prospettiva completa di tutti gli investimenti che lo Stato fa nelle sue aziende o in quelle di cui esso è compartecipe, noi potremmo essere chiamati ad una delle discussioni più interessanti e più importanti a questo riguardo e sulle quali veramente la politica economica del Governo dovrebbe essere sottoposta utilmente, non soltanto al controllo, ma al giudizio *a priori* da parte della Camera, al fine di accertare quanti dei mezzi che lo Stato richiede al risparmio nazionale dovrebbero essere investiti in questa o in altra azienda: quanto all'azienda ferroviaria, quanto all'azienda del monopolio ecc.; e così nascerebbe un complesso di direttive che darebbero al Parlamento e al Paese il quadro completo di una vera e propria politica economica.

Noi siamo veramente costretti a giudicare frammentariamente, e i diversi Ministeri sono in qualche modo costretti ad agire frammentariamente, in modo discontinuo e non coordinato, e questo spiega una anomalia che si riscontra in particolar modo nel bilancio in discussione, e cioè il divario notevole tra lo stato di previsione iniziale e lo stato di accertamento delle entrate e delle spese al momento in cui il Parlamento viene investito del giudizio sul bilancio. Io mi riferisco al bilancio 1947-48, per esempio, in cui il primo stato di previsione chiudeva con un disavanzo di 25 miliardi (notate che l'accertamento definitivo del bilancio 1947-48 non è stato ancora fatto completamente).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si sta completando; vi sono già tutti gli elementi.

LOMBARDI RICCARDO. Ora questo disavanzo, previsto in 25 miliardi col primo stato di previsione, è divenuto, col primo accertamento oggi a nostra disposizione, di oltre 50 miliardi, cioè, contro 75 miliardi di entrate e 96 miliardi di spese, abbiamo 109 miliardi di entrate e 160 miliardi di spese; e, ripeto, il consuntivo ancora non è chiuso.

Quanto è avvenuto già l'anno scorso, nel bilancio 1947-48, avviene nella stessa identica forma nel bilancio 1948-49, sul quale dobbiamo esprimere il nostro voto.

Per l'esercizio in corso 1948-49 la prima previsione originaria — inficiata necessariamente di molte inesattezze, perché fatta nell'ottobre 1947 — riportata nel disegno di legge corretto successivamente mediante lo stato di variazione, portava un disavanzo di 18,5 miliardi: 139 miliardi e mezzo di entrate (arrotondo le cifre) e 158 miliardi di spesa; cioè v'era un miglioramento rispetto all'esercizio precedente, un miglioramento che fu poi sfruttato e divulgato sulla stampa come un autentico successo del Governo. Difatti c'era un miglioramento rispetto all'esercizio 1947-48; però gli accertamenti che sono stati poi sottoposti a noi con la nota di variazioni, accertamenti che sono ancora meno definitivi di quanto non siano le note di variazione relative al bilancio 1947-48, di cui ho parlato, portano questo disavanzo, inizialmente previsto nell'ottobre dell'anno scorso in 18 miliardi e mezzo, a 60 miliardi. Cioè, dove era previsto un miglioramento del *deficit*, un minor *deficit* rispetto all'esercizio precedente, esiste oggi allo stato attuale delle cose, con riserva di accertamenti ulteriori, un peggioramento di 10 miliardi rispetto all'anno scorso.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Ora, onorevoli colleghi, noi non dobbiamo meravigliarci di queste cifre che appaiono ad un primo esame spaventose: 18 miliardi contro 60. In realtà la cifra di 60 miliardi di *deficit* per una azienda dell'importanza di quella ferroviaria, anche se ragguagliata ai *deficit* riscontrati negli anni anteriori alla guerra, non è in sé preoccupante. Preoccupante è la costanza di questo fenomeno dell'incapacità o dell'impossibilità di prevedere a tempo l'incidenza del bilancio ferroviario sul bilancio complessivo dello Stato.

Non vorrei che si amministrasse l'azienda ferroviaria come si amministrano molte aziende, sulla presunzione che le spese e le entrate sono elastiche, che le spese e le entrate si possono prevedere con una certa, direi, leggerezza, perché tanto il Ministero del tesoro di fronte a questo *deficit* non potrà fare a meno di colmarlo, perché c'è l'impegno dello Stato e l'azienda ferroviaria non può fallire.

Io credo che quando in un'azienda — sia privata come pubblica — si fanno una previsione di spesa ed una previsione di entrata, anche in un periodo notevolmente anteriore a quello nel quale poi il bilancio effettivo deve essere presentato al Parlamento (come in una società privata all'approvazione degli azionisti), bisogna fare una valutazione tale che, se delle variazioni vi siano, non siano tali da capovolgere il senso stesso delle cifre.

Quando si passa da un disavanzo di 25 miliardi ad uno di 60 miliardi, evidentemente c'è qualche cosa che non va, nel metro di accertamento. E questo qualche cosa che non va rivela una certa rilassatezza proprio nell'accertamento delle previsioni. Non vorrei — e dico non vorrei, ma è un augurio, ottimistico, io sono certo — che, quando si compilano, da parte degli organi preposti a questa bisogna, gli stati di previsione, si fosse indotti all'ottimismo, a introdurre cifre che si prevede non potranno essere convalidate dall'esperienza.

È vero, ad esempio, che su questa variazione di *deficit* influisca in notevole parte l'onere per i miglioramenti al personale? È certamente vero, ma è giusto anche riconoscere che di questa spesa per i miglioramenti al personale una giusta previsione poteva essere fatta fino dall'anno scorso; non è, infatti, possibile essere ciechi di fronte ad un andazzo generale, di fronte a determinati accertamenti di politica sindacale, per cui, se mai, una notevole prudenza dovrebbe presiedere agli accertamenti preventivi, perché in questo modo l'amministrazione ferroviaria non acquisterà quella indipendenza che deve avere un'amministrazione veramente eccel-

lente, come quella ferroviaria italiana, la quale è indubbiamente una delle migliori del mondo ed è indiscutibilmente un esempio per coloro che negano allo Stato la possibilità di esercire aziende di grande rilevanza e di pubblico interesse.

Ciò potrebbe anzi servire di esempio a molte aziende private, le quali si vantano di aver raggiunto l'*optimum* nella loro amministrazione. Vi sono infatti, onorevoli colleghi, grosse aziende industriali private in Italia dove il grado di anchilosi burocratica è infinitamente superiore, non paragonabile a quello dell'azienda ferroviaria, nella quale sono invece una notevole elasticità, un notevole tecnicismo e conseguentemente anche una notevole possibilità di adattamento alle sempre cangianti condizioni del mercato.

Ma, s'intende bene, autonomia non vuol dire arbitrio; il Paese e il Parlamento, quando giudicano uno stato di previsione, debbono esser certi che questo stato di previsione è stato fatto sulla base degli elementi disponibili in quel determinato momento. Ove invece, si sia tenuto conto soltanto degli elementi positivi e non già di quelli negativi, viene legittimamente il sospetto, si fa strada naturalmente l'opinione, che gli stati di previsione abbiano un mero valore contabile, siano cioè elaborati e presentati unicamente al fine di potere in qualche modo distribuire le entrate e le spese fra i diversi bilanci dei vari dicasteri.

Onorevoli colleghi, io vorrei pregare l'onorevole Ministro di garantirci che il Parlamento, il quale è oggi chiamato ad approvare il bilancio sui trasporti — che assorbono una parte tanto notevole dell'economia nazionale — possa servirsi dei dati di previsione come di dati veramente seri, come di dati su cui ci si possa indiscutibilmente fondare.

Intendiamoci, onorevoli colleghi: la tendenza di questa parte della Camera, cui voi non potete essere estranei, è che il controllo parlamentare si eserciti su tutte le attività della Nazione. E noi non abbiamo evidentemente alcuna ragione per recedere da questo indirizzo. Occorre un piano economico del Governo che sia sottoposto al preciso controllo della Camera.

Noi non desideriamo che si stabilisca un sistema per cui le diverse aziende autonome, le diverse aziende di carattere economico-industriale controllate dallo Stato agiscano ciascuna per proprio conto, indipendentemente, incidendo sul bilancio attraverso iniziative di cui nessuno assume la responsabilità.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Stamattina un giornale parlava di politica dei ras. Non è una mia invenzione. Bisogna riconoscere che effettivamente la tendenza a siffatta politica c'è in Italia.

Ricordo che il Ministro Del Vecchio, interpellato in merito alle questioni del controllo del credito, alla domanda perché lo Stato attraverso il Governo non facesse sentire la sua influenza sulla politica degli investimenti finanziari, mi osservava argutamente che l'Italia in questo campo — ed io direi anche in parecchi altri campi — ha la fortuna di avere uomini notevoli preposti alle banche, alle quali lo Stato non dà alcun indirizzo. «La fortuna è — egli diceva — che alcuni di questi uomini siano eccellenti»; e aggiungeva: «speriamo che non muoiano, perché se dovessero essere sostituiti da elementi meno esperti, il sistema cesserebbe di funzionare».

Io dico, per mio conto, che il sistema non funziona neppure oggi. Ora la tendenza è questa: che sugli investimenti che lo Stato, attraverso il Governo, stabilisce nei diversi settori per attività che danno una notevole parte del reddito nazionale, possa esercitarsi un efficace controllo.

Noi vogliamo arrivare al giorno in cui il bilancio dell'IRI, delle aziende di monopolio, il bilancio delle ferrovie siano sottoposti al nostro controllo, in modo che il Governo non obbedisca alle sollecitazioni di questo o quel Ministero, soltanto dettate dall'urgenza, ma agisca con un piano di insieme, del quale è necessaria premessa la serietà degli accertamenti, che garantisca la congruità dello svolgimento dell'esercizio e dell'impostazione che all'esercizio è stato dato in sede di previsione.

Ora, se guardiamo al bilancio attuale 1948-49, vediamo una diminuzione di entrate, mi pare di 125 contro 139 miliardi. Questa diminuzione è dovuta purtroppo a contrazione del traffico, in gran parte; è dovuta alla crisi economica in atto, che si ripercuote su tutte le aziende di trasporto.

Come il Governo e il Ministro dei trasporti intendano provvedere, noi non siamo in grado di desumere dai particolari del bilancio che ci è stato presentato. Tuttavia, dalle informazioni stampa, sappiamo che è intendimento del Ministero di procedere ad una rettifica delle tariffe, ad una variazione notevole delle tariffe, sia per le merci, sia per i viaggiatori. Io mi permetto di far presente al Ministro responsabile che in materia di trasporti, specialmente di persone, noi siamo di fronte ad una domanda che non è più rigida, come

era negli anni 1946-47, ma che rivela una notevole elasticità e possibilità di flessione.

Aggiungo che siamo di fronte ad una vera e propria concorrenza di carattere non più ferroviario: la concorrenza della strada. Ora il problema che preoccupa tutti gli amministratori ferroviari, e che naturalmente preoccupa anche la nostra Amministrazione, è quello di un aumento notevole delle tariffe di trasporto viaggiatori. Io credo che ciò non raggiungerebbe lo scopo sperato di migliorare gli introiti dell'amministrazione, ma assai probabilmente si risolverebbe in un fatto: (non voluto certamente) cioè in un miglioramento degli introiti delle aziende private in concorrenza con le ferrovie.

Io so che queste società sono spesso in una situazione pre-fallimentare, in una situazione marginale, la quale non consente non dico degli utili, ma non consente nemmeno di poter accantonare fondi di ammortamento e di rinnovamento del materiale.

Un aumento delle tariffe ferroviarie, specialmente per ciò che riguarda le tariffe di trasporto di persone, assai facilmente condurrebbe a questo: che gli auto-mezzi su strada, aumentando le proprie tariffe, si metterebbero in condizione di poter gestire economicamente le proprie aziende. Da questo punto di vista noi contribuiremmo al risanamento di determinate aziende che esercitano trasporti su strada, ma le esigenze ferroviarie difficilmente ne trarrebbero dei vantaggi.

Io credo che proporsi un programma così audace come quello di risanare effettivamente il bilancio ferroviario, cioè riportarlo al pareggio, non sia consigliabile nella attuale situazione e che ancora un minimo di politica dei prezzi delle tariffe ferroviarie è una necessità per il Paese. Credo che sia una giusta richiesta, non soltanto perché avvantaggerà le categorie più misere, ma anche perché avvantaggerà la stessa amministrazione ferroviaria, la quale, se si mettesse sulla via di un rapido incremento delle tariffe — e solo su questa strada dell'incremento delle tariffe pensasse di potere portare con rapidità notevole il bilancio ferroviario al pareggio — commetterebbe un errore che si ripercuoterebbe poi nel conto consuntivo dell'anno venturo — essendo in rapporto con l'attuale preventivo — e dovremmo dire di essere stati malauguratamente dei buoni profeti.

Per cui ora vorrei che, prima di passare a delle modificazioni, a degli aumenti di tariffe a carattere drastico, si pensasse a tutti quei mezzi che possono migliorare le entrate

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

ferroviarie. Mezzi che certamente non sono facili da trovare. Questo non è un campo nel quale si possono fare grandi scoperte. L'esperienza ferroviaria e dei trasporti non è un'esperienza che va a sbalzi, ma è un'esperienza collegata con quella di altri Paesi che hanno aziende similari.

Ma certamente una politica di acquisizione del traffico sarebbe una politica che va fatta mediante il miglioramento dei servizi. È il miglioramento del materiale rotabile che porta a un miglioramento della preferibilità accordata alle ferrovie rispetto ai trasporti su strada. Una politica che acquisisca il traffico, sarebbe una politica assai vantaggiosa, i cui risultati si ripercuoterebbero rapidamente nel bilancio ferroviario.

Ora è stato ventilato — e non so fino a che punto ciò sia vero — (il Ministro lo dirà nella risposta prima della votazione) che si pensa ad alterazioni anche per ciò che riguarda le tariffe differenziali da 200-300 chilometri.

Anche per questo, io credo che si rischierebbe di regalare una notevole zona di traffico — traffico buono, redditizio, di trasporti ad alto livello unitario — agli automezzi di su strada, cioè di favorire direttamente l'automezzo su strada rispetto al ferroviario; e vorrei che anche su questo si agisse con prudenza e che le maggiori cure dell'amministrazione ferroviaria fossero dedicate soprattutto all'acquisizione del traffico.

Altra osservazione che vorrei fare è quella che si riferisce al personale. Io credo che non sia opera demagogica, credo che non sia ricerca di facile popolarità ripetere qui le benemerite che la classe dei ferrovieri ha acquistato nel Paese. Veramente, se c'è un campo nel quale possiamo essere tutti — come cittadini italiani — profondamente grati, grati collettivamente, come collettività nazionale, ad una categoria di cittadini, questa categoria è proprio quella dei ferrovieri, i quali, in condizioni difficili, dopo e prima della liberazione, hanno dato un altissimo esempio. Perché non dobbiamo dimenticare l'apporto dato alla resistenza dai ferrovieri, l'apporto dato dopo il settembre 1943 e prima del settembre 1943 per l'intelligente sabotaggio di guerra dei mezzi ferroviari, intelligente, cioè diretto ad impedire o a turbare le comunicazioni del nemico senza compromettere l'efficienza recuperabile dei mezzi ferroviari. È un capolavoro di intelligenza, di abilità e di tecnica, ed il Ministro me ne darà atto, quando si pensi a quel piccolo taglio dei tubi « Westinghouse », una questione in cui mi interessai direttamente e so che rischio

costò ai ferrovieri! Dovrò ricordare che quando i primi ferrovieri, che si dedicarono a questa pericolosa operazione, furono condannati dal Tribunale speciale, la classe dei ferrovieri, il sindacato dei ferrovieri riuscì ad organizzare un'opera di solidarietà che garantì ai ferrovieri condannati la permanenza di tutte le loro retribuzioni alle loro famiglie, dando così un esempio di organizzazione di classe (in un periodo in cui l'organizzazione di classe era interdetta per legge) che fu di incitamento a tutte le classi popolari e che fu una delle ragioni non ultime per la quale la classe operaia ebbe energia sufficiente per il grande movimento, unico in tutta Europa, che preparò la caduta del fascismo! (*Applausi all'estrema sinistra*).

Ora, io guardo l'incidenza del costo del personale ferroviario sul bilancio delle ferrovie, e trovo queste cifre: la spesa per il personale oscilla intorno ai 95 miliardi, cioè il 52 per cento della spesa totale. Ora, è la stessa percentuale che la retribuzione del personale aveva prima della guerra. Se si pensa che il personale ferroviario è aumentato di circa 45 mila unità rispetto all'anteguerra, questo significa una cosa assai sensibile, cioè che il reddito complessivo del personale ferroviario è notevolmente diminuito, perché, se la stessa incidenza in percentuale è uguale a quella dell'anteguerra ed il numero degli addetti, dei funzionari, del personale è maggiore, ciò significa che la sua retribuzione è diminuita.

Io non starò qui a dire quali sono le retribuzioni del personale ferroviario, ma mi preoccupo solo di una cosa: onorevoli colleghi, guardate che le ferrovie hanno un patrimonio di impianti notevolissimo e di grande valore, che costituisce un patrimonio per tutto il Paese, ma c'è un patrimonio che vale almeno altrettanto e di cui dobbiamo curarci almeno altrettanto, ed è il patrimonio umano costituito dal personale ferroviario.

Ricordate che in pochissime categorie di lavoratori si trova lo stesso attaccamento al proprio servizio e alla propria macchina che si trova nel personale ferroviario!

Io ricordo che, prima ancora del miglioramento delle competenze accessorie, c'erano dei macchinisti ferroviari i quali facevano agevolmente le due o le tre ore di sopralavoro praticamente senza retribuzione, perché allora le retribuzioni a questo titolo erano minime, prima che d'accordo con l'onorevole Corbino si riuscisse a modificarle, soltanto perché dovevano curare la propria locomotiva. È una delle ragioni per cui la manutenzione

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

del nostro materiale ferroviario è meno costosa di tante altre imprese private è proprio questo attaccamento quasi fanatico del personale. E non parlo del personale tecnico. Per formare un ingegnere ferroviario ci vogliono anni; si tratta di una classe selezionata di tecnici, classe selezionatissima, preparatissima, contesa dalle aziende private, le quali vorrebbero acquisirsela perché si tratta di competenze che sono un patrimonio per tutto il Paese. Non sciupiamo queste competenze.

È vero che dobbiamo portare a un miglior rendimento i quadri dell'Amministrazione ferroviaria. Ma su questo si esagera molto. Si parla di sovrappollamento della azienda ferroviaria. Questo sovrappollamento c'è e non c'è; c'è in qualche settore e non c'è in qualche altro. Alcuni sovrappollamenti sono soltanto apparenti, perché sono dovuti alla impossibilità di trasferire il personale in compartimenti dove non esistono case, perché distrutte dalla guerra. È un problema vecchio che non ha potuto trovare la sua definitiva soluzione.

Giusto è il provvedere a quel tanto di sovrappollamento che può essere fatto mediante un miglioramento delle condizioni di quiescenza. Ma queste condizioni di quiescenza devono essere tali da indurre il personale a chiedere la quiescenza in una situazione ragguagliabile a quella che esso riceve oggi, quando invece il fondo di quiescenza, le possibilità di quiescenza attuali non rendono possibile la vita non dico decorosa, ma umana al personale che si allontana. Ma vorrei che anche su questo punto si pensasse con molta cura e con molta responsabilità alla necessità di lasciare acquisito al Ministero dei trasporti, all'Azienda ferroviaria il personale selezionato a spese collettive, che è un patrimonio per tutti. Non vorrei che i migliori nostri funzionari, i migliori nostri tecnici che lavorano nell'interesse pubblico, sapendo di essere incoraggiati soltanto da questa coscienza di lavorare per l'interesse pubblico, a condizioni non paragonabili a quelle di qualsiasi azienda privata di pari grado, vadano via. Essi lavorano perché sanno di servire l'interesse pubblico: È una molla che comincia ad operare anche in Italia, malgrado le previsioni teoriche che non lascerebbero pensare al reale funzionamento di questa molla.

Provvediamo, onorevole Ministro, a che questo personale selezionato, che si è reso esperto e padrone della Amministrazione e della tecnica ferroviaria attraverso anni di esperienza e di sacrificio, non sia indotto

troppo facilmente ad abbandonare il servizio dello Stato.

Abbiamo già nei diversi Ministeri, non soltanto in quello dei trasporti, cito il Ministero del tesoro, funzionari egregi, uomini di primissimo ordine, amministratori provetti, competentissimi, i quali sono stati strappati all'Amministrazione dello Stato proprio dall'amministrazione di aziende private. Noi non possiamo spogliare lo Stato degli uomini migliori che esso ha. Noi non possiamo privare il nostro apparato di Governo dei migliori elementi, elementi che si sono formati attraverso uno sforzo collettivo, attraverso anche un costo collettivo. Facciamo che l'Amministrazione statale non sia depauperata degli elementi migliori, perché se ci deve essere selezione, sia una selezione di elementi meno provetti e non una selezione degli elementi migliori.

E vorrei finire col dire che c'è una questione sulla quale noi insisteremo sempre, finché essa non sia risolta, perché dev'essere risolta, e cioè quella degli esonerati politici per lo sciopero del 1921. Non è più tollerabile oggi che gli uomini, i quali hanno affrontato una lotta dura e per questo sono stati colpiti, siano ancora sotto qualsiasi pretesto fuori dell'Amministrazione. Non è più tollerabile che sotto non dico il pretesto, ma sotto la ragione, se vogliamo, del punto di vista amministrativo, di non poter essere riammessi ad una età in cui non sono più utilizzabili per il loro specifico servizio, essi vengano liquidati a condizioni di quiescenza che non sono condizioni umane e non sono tali da poter non dico compensare, perché nessuno chiede compensi, ma di poter costituire una giusta riparazione per l'ingiustizia subita. C'è, l'onorevole Ministro me lo consenta, una certa resistenza, direi un certo attrito. Io non voglio attribuirlo a malanimo o a prevenzione da parte di funzionari o da parte di elementi della burocrazia, ma c'è una certa resistenza a ricostruire la carriera, a riammettere nei quadri ferroviari uomini che da molti anni per queste ragioni ne sono assenti.

Bisogna riparare, e bisogna riparare tanto più che oggi c'è una patente ingiustizia: oggi gli epurati fascisti sono stati riammessi nell'Amministrazione, e questo costa milioni e milioni! (*Applausi all'estrema sinistra*).

Una voce dall'estrema sinistra. È una vergogna!

ALMIRANTE. Non è una vergogna: è un principio di giustizia! (*Proteste all'estrema sinistra*).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

GRILLI. E quelli del 1923 che sono fuori, è giusto che lo siano?

LOMBARDI RICCARDO. Mi basta accennare al fatto che questo provvedimento, per le grandi aziende municipalizzate, costituisce un onere rilevantissimo ed il Governo, nell'emanare il suo decreto, ha tenuto conto che quest'onere c'era, ma ha ritenuto giusto, a suo giudizio, di proporlo e di imporlo.

Ora, quando a bandiere spiegate si ritorna nell'Amministrazione da parte di coloro che sono stati epurati per ragioni di appartenenza al fascismo o di collaborazione col fascismo, è iniquo che uomini che sono stati colpiti per aver combattuto contro il fascismo non siano riammessi nella piena parità di diritti, anche se questo deve costare qualche cosa. È una questione di equità e di giustizia di fronte alla quale si deve arrestare la stessa ragione di bilancio.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma sono stati già riammessi! (*Rumori all'estrema sinistra*). C'è una sola eccezione: gli avventizi...

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. La questione riguarda soltanto gli avventizi, perché gli altri sono stati riammessi. Ve lo dico, perché nella legge sull'epurazione sono intervenuto anche io.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ve lo spiegherò dopo bene. È ben chiara questa questione! Noi ammettemmo tutti quelli del 1921: rimane soltanto la questione degli avventizi.

LOMBARDI RICCARDO. Quindi c'è una ragione di riconosciuta iniquità, tanto è vero che lo stesso Ministro, ed io spero che mantenga la promessa, la porterà alla Commissione...

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Anche da questo punto di vista si sta esaminando la questione...

LOMBARDI RICCARDO. Si tratta di circa tre mila persone, in definitiva, tra non ancora ammessi o riammessi ma poi liquidati per raggiunti limiti di età, per i quali un provvedimento di equità da parte dello Stato è l'ultima delle domande che decentemente possiamo fare e sulla quale è impossibile che si faccia resistenza, motivandola con ragioni di bilancio. La ragione per la quale ho fatto questa raccomandazione è proprio quella di domandare un impegno pubblico su questo punto da parte del Governo. La situazione è diventata intollerabile per le ragioni che ho dette; proprio dopo l'applicazione del recente decreto circa l'epurazione.

Io credo che l'onorevole Ministro darà quelle assicurazioni che tranquillizzano noi ed il personale ferroviario, il quale da anni si è visto in questa questione trascinato in una soluzione di compromesso via via crescente e concatenata all'impressione — a mio avviso giustificata — che non si sia voluta affrontare e decidere finalmente con criteri di largo respiro, e non con quel senso di economia che in questo caso diventa veramente non sobrietà ma taccagneria, e che rivelerebbe una volontà politica che spero non esista nel Governo.

Per queste ragioni, domanderei all'onorevole Ministro che nelle sue dichiarazioni ci dicesse quali sono i limiti e le prospettive della sua politica in materia di aumento del traffico, in materia di riduzione delle spese, in materia di aumento dell'entrate soprattutto, perché sulla riduzione delle spese vi è poco da fare assegnamento. Io ho sentito rimproverare stamani, anche in una conversazione con l'onorevole Corbino, che l'Amministrazione ferroviaria continui in impegni di spese che occasionano un *deficit* sulla parte straordinaria, via via crescente.

E devo fare una penosa confessione. Io non sono in grado, e credo che nessuno di noi lo sia, di stabilire se l'accusa è giusta o ingiusta; se il Ministro, nel lasciare alla ricostruzione ferroviaria lo stesso ritmo che ha avuto nel 1945-47 — quando si trattava di provvedere a determinate esigenze di carattere immediato ed elementare — abbia o non abbia torto. La ragione è questa: noi non siamo in grado di valutare l'incidenza che questo ritmo di ricostruzione ha su tutti gli impegni degli investimenti sia dello Stato che dei privati. Quando noi fossimo di fronte a una pura e semplice disposizione del bilancio del Ministero dei trasporti, noi potremmo dire: «abbiamo stanziato tanto; abbiamo speso di più: l'Amministrazione è stata fatta male». Ma quando si troviamo di fronte alla parte straordinaria, domandiamo: che razza di politica avete? Avete una politica di incremento della produzione, e allora si giustifica il ritmo di incremento ferroviario, perché è a tutto vantaggio della produzione, a parte alcune anomalie sulle quali non sono d'accordo. Ci sono ricostruzioni di linee che si ricostruiscono perché già vi erano; ma vi erano quando i trasporti su strade non avevamo raggiunto quella perfezione tecnica che oggi hanno raggiunto. Non so se sia molto avveduto provvedere ad esempio, alla ricostruzione integrale della Porretana: è una questione sulla quale possiamo discutere, mi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

ho l'impressione che alcune linee si ricostruiscono solo perché vi erano. Oltre a rappresentare un impegno di carattere patrimoniale, tale ricostruzione rappresenta un impegno verso un *deficit*, perché il loro esercizio è deficitario: vi si potrebbe rinunciare.

Sulla impostazione tendente ad attribuire e alla ricostruzione ferroviaria un complesso di spese rilevanti, non va circoscritto il problema, ma dobbiamo pensare che da ogni incremento della ricostruzione ferroviaria trae incremento la nostra industria metalmeccanica, siderurgica ed edilizia. Non possiamo separare le due branche e scinderle con un taglio netto, non si può separare cioè l'Amministrazione ferroviaria da quelli che sono i complessi delle industrie private e pubbliche del Paese. Il mancato possesso di questi dati, e soprattutto la mancata conoscenza di una politica del Governo, che ci dica se è orientato in un senso, oppure nell'altro, nuoce. Quando il Governo ci dice che farà una politica di diminuzione del costo del credito, non ci ha detto assolutamente nulla, perché il costo del credito non si diminuisce a mezzo di un decreto, ma creando e favorendo i depositi, vale a dire i crediti, in altre parole spronando alla produzione. E, se si sprona alla produzione, significa che si adotta una certa politica nella quale si inquadra la politica ferroviaria per accelerare il ritmo produttivo. Se invece si vuol adottare un altro tipo di politica, allora io dico che è tutt'altra cosa.

Dobbiamo esser messi in grado di giudicare l'opera complessiva del Governo. Badate bene che in questo campo il Governo assume una responsabilità collegiale. Siamo giunti ad un momento, dopo i risultati, per parte positivi e per parte negativi, della nuova politica inaugurata da Einaudi, in cui oggi non siamo in grado di poter giudicare quale indirizzo abbia il Governo. Vuole proseguire su questo indirizzo, vuole rettificarlo (ed in che misura), o modificarlo (ed in che senso)? La responsabilità di questo tocca al Governo; a noi spetta giudicare ed esprimere il nostro voto in base a quello che il Governo fa. Fin quando il Governo si rivela tremante ed incerto fra varie alternative, noi non siamo in grado di giudicare, e questa nostra incertezza di giudizio si ripercuote anche sul giudizio che dobbiamo necessariamente esprimere su una parte circoscritta del complesso delle attività del Governo, cioè su quella riguardante il settore ferroviario. Sarebbe anomalo e straordinario che, inquadrata una politica generale di rallentamento della produzione, si mantenesse un ritmo fortemente accelerato alla

ricostruzione ferroviaria. Ma se questa ricostruzione ferroviaria è accelerata ed inquadrata in un sistema che tende a dare una frustata alla produzione attraverso i mezzi del credito e di una politica generale del Governo, essa si spiega perfettamente. Immagino — e credo di non esser lontano dalla realtà delle cose — che il Ministro dei trasporti abbia messo in difficoltà lo stesso Governo. Basta guardare le cifre: il Ministero dei trasporti ha spesi 100 miliardi di più di quanto non fosse previsto...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Siamo perfettamente in regola.

LOMBARDI RICCARDO. Onorevole Ministro dei trasporti, lei dal Ministro del tesoro, che sorta di istruzioni ha avuto? Le ha detto di spendere o di non spendere?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Le ripeto che siamo in regola.

LOMBARDI RICCARDO. Una volta che lei ha spesi lei ha fatto un atto di arbitrio ed ha forzato la mano al Ministro del tesoro. Mi auguro e spero che sia stato così. Vorrei sapere, in altre parole, se assistiamo ad una politica indipendente di un Ministro, che cerca di forzare la mano al Governo o se invece siamo di fronte ad una politica collegiale del Governo sulla quale possiamo giudicare.

Su questo, l'onorevole Ministro nella sua risposta mi potrà dare utili indicazioni. (*Vivi applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giavi. Ne ha facoltà.

GIAVI. Devo richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dei trasporti e della Assemblea su di un problema che non è certamente il meno grave fra quelli che travagliano oggi il settore dei trasporti, e più precisamente sulla situazione angosciata dei servizi dei trasporti urbani.

Come è noto, questi servizi sono generalmente amministrati da società con partecipazione prevalentemente azionaria, ma è tuttavia noto come, quasi ovunque negli ultimi anni, tali gestioni si sono chiuse con paurosi *deficit*. La situazione è veramente grave. Vi ricorderò solo che l'Azienda municipale di Napoli ha chiuso il suo ultimo consuntivo con quasi 20 miliardi di passivo, mentre due aziende consorelle, l'A. T. A. C. e la S. T. E. F. E. R., lo hanno anche largamente superato. Le ragioni di questo dis-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

sèsto, che in varie misure si ripercuotono sui bilanci, sono in parte di natura contingente e in parte di natura permanente. È di carattere contingente la ricostruzione degli impianti distrutti per cause di guerra, mentre le spese per il personale sono rimaste pressochè invariate, spese che da sole pesano sul totale per quasi l'80 per cento. Sono anche di natura contingente le conseguenze che hanno portato l'imposizione dei prezzi politici, che sono oggi giunti a non più di venti volte della media dei prezzi anteguerra, mentre le retribuzioni del personale sono aumentate di 49 volte, senza contare le spese per la manutenzione e la ricostruzione di impianti, che sono aumentate da 100 a 190. È di natura permanente è la necessità in cui si trovano i comuni di tener basse le tariffe delle aziende che gestiscono le linee e i servizi, che sicuramente sono passivi, per ovviare ad imprescindibili esigenze di natura sociale, come per esempio, quando si tratti di assicurare un mezzo molto economico di trasporto per le grandi masse di lavoratori che nei grandi centri devono spostarsi da un punto all'altro della città. Dato che per legge il *deficit* per l'azienda municipale dovrebbe essere pagato in qualche modo dal comune, in queste condizioni, invece la situazione delle aziende è venuta oggi ad aggravarsi ulteriormente, perchè, come è noto, il bilancio dei comuni è paurosamente deficitario per altri titoli, e i comuni non sanno come sopperire alle più elementari e quotidiane esigenze di cassa. Fino ad un po' di tempo fa le aziende municipali potevano contare sull'intervento diretto dello Stato, tramite il Ministero dell'interno per quanto riguarda i bilanci comunali. Tale intervento veniva ad alleviare il *deficit* delle aziende, ma dal 1° gennaio 1947 anche questo intervento è venuto meno. Si è osservato dal Ministero dell'interno, che per legge le aziende municipali autonome dovrebbero essere gestite con criteri industriali, per sopperire con altri cespiti.

È quindi evidente che questa giustificazione non può tenere ed è in assoluto contrasto con quella posizione dei prezzi politici a cui prima ho fatto cenno, e che da sola varrebbe ad escludere e ad impedire la gestione con criteri industriali.

Debbo dire però che, se nell'atteggiamento del Ministero dell'interno era implicita l'abolizione di un prezzo politico, ossia di un aumento delle tariffe dei trasporti urbani, questa non sembra a noi la via più adatta per risolvere il problema.

Un aumento delle tariffe, il quale viene ventilato negli ambienti governativi molto spesso, urterebbe contro una serie di difficoltà psicologiche e pratiche.

Anzitutto, ciascuno si rende conto come non sia possibile ed agevole colmare con sufficiente rapidità il divario che esiste fra l'attuale quota 20 rispetto all'anteguerra e la quota 50 a cui si vorrebbe stabilizzare la tariffa. Vengono incontro a questo principio anche considerazioni di carattere equitativo: noi dovremmo, infatti, non soltanto coprire il divario fra i conti di allora e quelli di oggi, rispetto ai prezzi mutati, ma anche rispetto ai costi di esercizio, e vi sono anche cause che interessano l'intera collettività.

In terzo luogo un aumento così drastico determinerebbe una contrazione del traffico, come già si è riscontrato nei riguardi di talune aziende di trasporto per aumenti verificatisi nelle tariffe.

Noi non possiamo pensare che gli oneri derivanti dall'esercizio dei servizi pubblici possano seguitare a far carico sul bilancio comunale, e questo finchè almeno non si provvede con una riforma delle finanze e degli enti locali.

Restano quindi due vie: o il vecchio sistema di integrazione da parte dello Stato, oppure estendere anche alle aziende dei trasporti il regime dei sussidi integrativi, che finora è applicato soltanto alle aziende private di concessione, esercenti servizi extra-urbani.

In verità noi non comprendiamo le ragioni della diversità di trattamento, non comprendiamo perchè una ferrovia secondaria che unisce alcuni comuni foranei al prossimo centro, e servono gli interessi di qualche diecina di migliaia di cittadini, non sia meritevole dell'aiuto diretto da parte dello Stato, così come i grandi complessi che costituiscono il sistema arterioso del nostro traffico e che sono di quotidiana utilità per milioni di cittadini.

Debbo dire che un passo in questo senso, in accoglimento di questo principio, voi già avete fatto, onorevole Ministro, col decreto del dicembre 1947, che estende alle aziende urbane la possibilità di attingere allo Stato per il finanziamento degli impianti distrutti dalla guerra. Vediamo di fare un passo in avanti, vediamo di portare le premesse alle loro conseguenze logiche ed inderogabili.

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

GIAVI. Quello che voi dite in questo momento, onorevole Ministro, rende superfluo che io prosegua il mio discorso.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Vi dirò, che questo voto unanime, espresso dalle aziende municipalizzate noi vorremmo che fosse da voi raccolto, dandoci delle assicurazioni in questo senso, perché abbiamo la coscienza che è questo non solo il modo migliore per risolvere il problema, ma è anche il modo migliore per porre le premesse per una gestione più redditizia delle aziende e, aggiungo, il solo modo con cui potremo ridare ai disgraziati amministratori di questi disgraziatissimi complessi, quel tanto di fiducia nell'avvenire, senza la quale non potrebbero assolvere al loro duro compito con sufficiente serenità e profitto. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tambroni Armadori. Ne ha facoltà.

TAMBRONI ARMADORI. Onorevoli colleghi, il mio intervento sarà brevissimo e limitato ad un particolare settore del bilancio del Ministero dei trasporti e determinato, soprattutto, da una recente e piuttosto acuta polemica che voi avrete avuto occasione di seguire sulla stampa.

Io ritengo di dover far presente in sede di discussione del suo bilancio all'onorevole Ministro dei trasporti la necessità, ormai indilazionabile, di aggiornare la legislazione relativa alla concessione dei servizi di trasporto all'industria privata o all'industria artigiana.

Noi siamo ancora sotto l'imperio della legge 28 settembre 1939 e, per quanto si attiene ad un altro particolare attivismo dello Ispettorato della Motorizzazione civile, del regio decreto legislativo 21 dicembre 1931. E' una legislazione ormai superata nel tempo e, soprattutto, superata dall'urgente necessità di dare veramente un contenuto, oltre che giuridico, etico e morale alle pratiche relative alla concessione dei trasporti all'industria privata.

L'onorevole Ministro sa, e del resto non c'è nessuna ragione perché io non debba ripeterlo in questa Assemblea, la profonda ammirazione che io personalmente ho per lui e che tutti, penso, i colleghi di questa Assemblea abbiano per la sua fatica. Non vi ha dubbio, però, che in quel particolare e determinato ambiente che io non esito a individuare nell'Ispettorato generale per la motorizzazione civile non tutti si adeguano a quella che è la linea e soprattutto, la dirittura del Ministro dei trasporti.

Il Ministro non può ignorare in sede politica, in sede cioè di discussione del bilancio del suo Dicastero, che vi è un profondo malessere nell'opinione pubblica. Io non voglio dire se il malessere sia giusto o in-

giusto: io dico che vi è un malessere, e quando vi è un malessere si ha il dovere di ricercarne le cause e se le cause non siano, per avventura, lecite, si ha il dovere di intervenire perché abbiano a cessare.

Ho detto che sarei stato molto breve. Indubbiamente, nel settore delle concessioni ai privati molte volte, come avviene allorché alla potestà di un individuo o di pochi individui è demandato di disciplinare il settore delicatissimo delle concessioni, avviene che a volte, o per simpatia o per antipatia, o per influenze autorevoli o per altro motivo, si commettano delle ingiustizie.

Io non ho, onorevoli colleghi, alcun interesse in questo settore; io mi occupo di questo settore dai banchi del Parlamento, perché penso che anche dal Gruppo della maggioranza debbano esser rivolte critiche oneste e costruttive a quello che è il quotidiano e faticoso lavoro della compagine governativa.

Onorevoli colleghi, le recenti polemiche di stampa cui ho or ora accennato erano intese soprattutto ad una critica di natura specifica. Si è, ad esempio, osservato che vi sono dei complessi industriali a carattere non saprei dire, onorevole Ministro, se privatistico o semistatale o parastatale, ma che comunque esercitano la trazione su strada, i quali indubbiamente, debbono richiamare l'attenzione del legislatore in questo momento.

Io intendo riferirmi a tutta la politica relativa all'I. N. T., l'Istituto nazionale dei trasporti. Io non voglio qui aprire una parentesi che potrebbe condurmi molto lontano nella discussione, ma, se il Ministero dei trasporti, prima di rivedere i criteri che dovrebbero aggiornare la legislazione disciplinante la concessione dei trasporti stessi, avesse già preparato un programma al riguardo, io penso che il Parlamento ne sarà preventivamente e tempestivamente informato.

Ma se per avventura, nella preparazione di questo programma, noi fossimo già su un terreno diretto a rendere prevalente il criterio della nazionalizzazione o statalizzazione anche dei trasporti su strada, io avrei motivo di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro, in sede di discussione sul suo bilancio, ad un criterio di natura fondamentale: al criterio cioè che si compendia nel quesito se, in aziende in cui lo Stato interviene con capitali che sono suoi, quindi del popolo italiano, non vi sia un imperativo categorico, che cioè le Aziende stesse non possano e non debbano rimettere.

Oggi, nello Stato, abbiamo una rete immensa di concessioni a privati; io non esito

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

a dire che sono state date troppe concessioni. Sono state date concessioni così diluite alla periferia, che talune di esse sono in istato di anemia acuta e talune in istato di agonia.

Ma se veramente l'Istituto nazionale dei trasporti si trova in situazione deficitaria — come almeno dalla stampa risulterebbe — se l'ultimo suo bilancio si è chiuso, come pare, con un deficit di dieci milioni, se è vero che la gestione dell'Istituto stesso per la Sicilia è stata posta in liquidazione ed è anzi in corso un'inchiesta, se è vero che anche la gestione di Roma del predetto Istituto si è chiusa, per il 1946-47, con un forte deficit, se tutto questo è vero, bisognerà pur considerare se vi sia l'opportunità di mantenere in vita questo organismo.

Quando poi, attraverso la stampa, noi apprendiamo che è stato creato un nuovo organismo, la Compagnia italiana auto-transporti turistici, la C. I. A. T., la quale C. I. A. T. è costituita da un capitale che in gran parte è stato fornito dall'I. N. T. che, è in perdita, io domando: se è in perdita come ha potuto sottoscrivere circa mezzo miliardo? E questa Compagnia italiana autotrasporti turistici nella quale sono cointeressate la FIAT e la CIT, è veramente un organismo che ha possibilità di chiudere in attivo il suo bilancio? Da notizie, sempre di natura pubblicitaria, sembrerebbe di no. Sembrerebbe, onorevole Ministro, che quei lussuosi trasporti turistici siano in gran parte vuoti, che le spese di gestione siano tali che a mala pena possano essere contenute e il disavanzo è grave.

Desidero poi accennare ad un altro organismo, il GRA, e mi piace di ricordare un intervento in epoca piuttosto remota dell'onorevole Fuschini, quando si diceva che questo GRA era in una situazione fortemente deficitaria e che quindi l'averlo creato era stato indubbiamente un atto di liberalità eccessiva nel sistema dei trasporti.

E da ultimo desidero dire con estrema chiarezza — poichè sulla stampa questo è stato specificamente scritto — è esatto o non è esatto (e io chiedo all'onorevole Ministro di rispondermi quando egli parlerà); è esatto o non è esatto che i consigli d'amministrazione dell'INT, del CIAT, del GRA sono composti da funzionari dell'alta burocrazia del Ministero dei trasporti? È esatto che siano sempre gli stessi e che si avvicendino con rotazione a catena obbligata: tu vai al mio posto se, quando io me ne andrò, si saranno verificate determinate condizioni? (*Approvazioni a destra*)

Io pongo un problema di moralità su questioni che il Parlamento ha il diritto di conoscere nella sua interezza, problema sul quale risponderà nella sua lealtà e serietà il Ministro dei trasporti.

E ho finito. Desidero aggiungere soltanto che vorrei pregare il Ministro che nella disciplina e nella distribuzione migliore dei mezzi ferroviari di trasporto — e qui i colleghi dell'Italia settentrionale non si risentano di quanto dico — le vetture di lusso non fossero riservate soltanto al settentrione (*Approvazioni*). In un clima di democrazia integrale, non dovrebbe esservi difficoltà per far sì che nuovi allestimenti ferroviari fossero divisi ugualmente per i servizi del settentrione, del sud e del centro del nostro Paese (*Approvazioni*).

E prendo motivo da questo per mandare a mio nome — nome modesto — e a nome del mio Gruppo, un caldo saluto di simpatia alla famiglia dei ferrovieri italiani che, in quest'ultimo tormentato periodo che ha inciso enormemente sui trasporti in Italia, ha miracolosamente ricostruito in gran parte la rete ferroviaria. Questo è merito degli operai, dei ferrovieri, dei tecnici, di quei tecnici di cui l'onorevole Corbellini è espressione viva concreta ed operante.

Con questo saluto, che io mando a nome del mio Gruppo e mio, credo di rendere, a nome del Parlamento italiano, una testimonianza ai ferrovieri di tutta Italia, testimonianza che si concreta in un riconoscimento preciso: essi hanno contribuito in modo decisivo alla ripresa dell'attività economica del nostro Paese. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Suraci. Ne ha facoltà.

SURACI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, stamani l'onorevole Imperiale nel suo intervento sulla discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, ha accennato ai licenziamenti politici con il famoso articolo 56.

Credo sia bene aggiungere qualche cosa, perchè penso che sia necessario si sappia tutto il danno che hanno subito questi licenziati con l'articolo 56. Danni materiali e morali che hanno subito per opera della reazione fascista nel 1922 e che, purtroppo, subiscono anche oggi con un Governo democratico e per giunta cristiano.

Lo sciopero del 1922 contro la marcia su Roma, come tutti ben sapete, ha portato come conseguenza ai ferrovieri delle punizioni, di cui all'articolo 56: dimissionati vo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

lontari, perché il testo dell'articolo 56 li dichiara dimissionari volontari. Sempre con lo stesso articolo alcuni di questi sono stati retrocessi, fra cui chi parla in questo momento.

Dopo venti anni di miserie, di fame, di lotte questi licenziati con l'articolo 56 ritornarono in servizio nel 1944 e parte nel 1945. Fu riconosciuto al loro licenziamento il momento politico e si ricostruì la loro carriera. Ma dopo quattro anni, questi tali vengono nuovamente licenziati. Sono stati licenziati proprio un mese fa, coloro i quali avevano superato i limiti di età secondo il famoso decreto, credo del gennaio di quest'anno, in base al quale chi aveva oltrepassato i limiti di età doveva andarsene dalle ferrovie.

Onorevoli colleghi, richiamo la vostra attenzione su questo punto. A Reggio di Calabria vi sono tre dimissionari volontari: un ex sottocapo stazione, il quale con la ricostruzione di carriera fu promosso a capo gestione principale e che oggi, in base al decreto citato poc'anzi, ritorna ad essere sottocapo e non avendo superato i limiti di età rimane in servizio. Ad un fuochista e un operaio, poi, che hanno superato i limiti di età viene tolta la pensione, perché mandati a casa avendo superato i limiti di età. Questi tali corrono a Roma in cerca di aiuto e di ripari: pare che il Ministero abbia disposto la riassunzione di costoro fino a 65 anni di età.

Quindi anche in questo caso (non m'intendo di legge) credo che la legge sia stata messa da parte, perché mentre prima si dice che non si possono oltrepassare i limiti di età adesso si oltrepassano per dar loro la pensione, non so in che maniera.

Vi sembra logico, giusto e onesto dopo venti anni di guai, dopo tutta la fame sofferta, dopo avere lottato contro il fascismo? Questi uomini sono stati licenziati per che cosa? Perché volevano impedire che il fascismo andasse al potere, perché volevano impedire all'Italia tutti i disastri in cui il fascismo li ha gettati. Di questo sono rei questi amici e compagni ferrovieri!

Ed una parola devo dire al Ministro Grassi (non tanto al Ministro Corbellini) perché, interrompendo poco fa l'onorevole Lombardi, mi è parso abbia detto che quello che si rilevava a proposito degli avventizi non era vero, e che era stato provveduto anche per essi.

Io posso dire il contrario. A Reggio Calabria vi sono degli ex operai licenziati dopo lo sciopero dell'agosto 1922 e prima dell'avvento del fascismo al potere, alcuni operai entrati in ferrovia per concorso. Io credo che

il Ministro Corbellini, dato che è della materia (se non erro, è stato capo servizio della trazione) sa benissimo che si entra in ferrovia per concorso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Erano avventizi quelli di Reggio Calabria. Dopo ne parleremo.

SURACI. Io posso fare dei nomi, precisamente di un certo Viganò Antonino, il quale ha fatto l'esame a Palermo per essere riassunto a Reggio. Fu riassunto a Reggio, ma poi venne lo sciopero e fu licenziato. Ma, ammesso che non avesse dato il concorso, se fosse rimasto in servizio, a quest'ora sarebbe forse capo tecnico principale, così come sono i suoi compagni rimasti in servizio, mentre egli è fuori perché lei dice che è uno straordinario e che perciò non ha diritto.

Ma c'è qualche altra cosa, c'è qualcosa di più a proposito degli avventizi: circa venti giorni fa un frenatore, riassunto nel 1944 perché licenziato nel 1923 per motivi politici, essendogli stati riconosciuti questi motivi politici, ebbe corrisposti gli arretrati; ma venti giorni fa ha ricevuto la lettera di licenziamento perché non ha provato o non ci sono documenti atti a provare che questo tale aveva diritto alla sistemazione nel 1923. Ebbene, onorevole Ministro, io le posso dire che vi sono documenti nelle pratiche di costui che confermano effettivamente che egli era sistemato fin d'allora, perché ha fatto gli esami da supplente a frenatore nel giugno 1922 e fu licenziato nel marzo-aprile 1923. Se non fosse stato sistemato, voi non lo avreste tenuto in servizio per quasi un anno, lo avreste mandato via! E poi c'è un documento costituito da una lettera del suo superiore immediato di allora, il quale, rispondendo al capo sezione, dice: « In merito alla lettera in data tot, le comunico che il supplente frenatore Tizio, da poco passato ai sistemabili, ecc. » Ebbene, questo avveniva nell'aprile 1922. Nel giugno 1923 è stato licenziato, adesso è stato riassunto, ma voi lo mandate via un'altra volta perché dite che non ha diritto alla sistemazione.

Io credo che vi sia qualche cosa che non vada nelle alte sfere dell'Amministrazione ferroviaria, e mi pare che faccia un po' a pugni con quanto ha affermato il collega Lombardi poco fa, perché prima di licenziare un uomo è bene esaminare a fondo la sua posizione, tutta la pratica e fare sondaggi ed accertamenti; perché, quando voi licenziate un uomo e dopo uno o due mesi questi vi dimostra che è fra i sistemabili, voi siete costretti a pagargli gli arretrati

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

e a rimetterlo in servizio e non fare alcuna economia per l'Amministrazione ferroviaria. Io credo, signori del Governo, che voi dovrete cambiare politica nei riguardi non solo dei ferrovieri, ma nei riguardi di tutte le masse lavoratrici italiane. Io sono certo che se voi continuate su questa strada i lavoratori italiani e in particolare i ferrovieri non vi faranno stare ancora molto al Governo. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendoci altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Prego l'onorevole Relatore di esprimere il parere della Commissione.

TROISI, Relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sarò molto sobrio nella mia esposizione e avrò lo scopo precipuo di integrare e completare la relazione con nuove considerazioni che scaturiscono dall'intervento di vari oratori.

Anzitutto è stato posto il problema delicato dei rapporti finanziari fra lo Stato e le imprese concessionarie di pubblici servizi. In realtà queste imprese si trovano da vari anni in una condizione di squilibrio, dovuta ai continui incrementi dei costi di esercizio (determinati, a loro volta, dall'aumento dei costi delle materie prime e dagli oneri del personale) non compensati né dall'aumento dei prodotti del traffico, né dal ritocco delle tariffe. Si è resa dunque necessaria una serie di interventi dello Stato, appunto per impedire la cessazione del servizio. Non illustro queste varie forme di interventi. Ne enumero soltanto tre, che hanno corrispondenza nel bilancio dei trasporti. Si è resa necessaria una revisione dei sussidi chilometrici per adeguarli al mutato livello dei prezzi ed anche la concessione di sussidi integrativi di esercizio. Poiché alcuni colleghi avevano espresso, in sede di Commissione, il desiderio e l'opportunità di conoscere come si è erogata la somma relativa a detti sussidi integrativi, ho raccolto questi dati che ho messo come appendice alla relazione. È una somma cospicua che supera 4 miliardi nell'ultimo quadriennio. Non solo; ma si è reso necessario anche un altro intervento, costituito dalle provvidenze di carattere straordinario per ricostruire le imprese di pubblici servizi di trasporto, danneggiate da eventi bellici.

Orbene la Commissione è rimasta perplessa su questa situazione, che potrebbe in certo qual modo cloroformizzare le imprese, le quali troverebbero troppo comodo fare ricorso agli interventi risanatori, spegnendo così ogni sforzo destinato a migliorare la

situazione aziendale. Ed ecco perché è stato espresso dalla Commissione il voto di stimolare queste imprese esercenti pubblici servizi, affinché traggano dalla propria gestione delle linee i mezzi per conservare l'equilibrio. Tali mezzi non consistono soltanto, come ha detto il collega Giavi, nel ritocco di prezzi, di tariffe; ma bisogna rivedere tutto il complesso aziendale per far sì che il gettito dei proventi diventi più copioso attraverso le varie economie e che si operi anche per conseguire una contrazione dei costi. Gli organi governativi orientandosi in questo senso hanno opportunamente autorizzato aumenti delle tariffe, fino ad una proporzione di 28 volte le tariffe normali dei viaggiatori rispetto al 31 dicembre 1942 e per le auto-filotraviarie urbane, a cui alludeva il collega Giavi, furono autorizzati aumenti che si spingono fino a 25 volte i prezzi del 31 dicembre 1942, per far sì che il corrispettivo della prestazione fatta da queste imprese si adegui a quello che è il costo medio di esercizio. Ma la Commissione è d'avviso che nonostante questo stimolo, talune imprese esercenti pubblici servizi (non per difetto di volontà dei dirigenti, ma per condizioni oggettive) non si troveranno tuttavia in grado di raggiungere la posizione di equilibrio, perché purtroppo noi dobbiamo riconoscere quella che è la realtà di fatto. Se ci riferiamo al nostro complesso di ferrovie secondarie, dobbiamo dire che hanno una tara di origine, perché sono sorte in modo frammentario e spesso più per sollecitazioni e pressioni politiche che non per soddisfare ad una sentita esigenza di carattere economico; inoltre le stesse condizioni tecniche in cui queste imprese si trovano e per tracciato e per altre circostanze, fanno sì che il costo di esercizio si aggravi. Qualche collega è intervenuto nella discussione e ha detto: ma bene si sarebbe fatto a non ricostruire talune ferrovie secondarie e lasciare libero adito agli autoservizi di collegare i vari paesi, cioè sostituire alle linee secondarie le linee automobilistiche.

Non escludo che in taluni casi questo possa essere più conveniente e più economico; ma dobbiamo tener conto non soltanto del traffico viaggiatori, onorevoli colleghi, ma altresì del traffico merci, che dà il maggior provento alla Azienda, e dobbiamo considerare che in alcune plaghe, specialmente meridionali, non ci sono strade per poter istituire e sviluppare le autolinee e gli stessi valichi alpini difettano, per cui nella stagione invernale molti nostri paesi rimarrebbero isolati,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

se ci affidassimo esclusivamente ai collegamenti automobilistici.

Orbene, qui si inserisce il grosso problema dei rapporti fra strada e rotaia, sul quale moltissimo si è scritto e per il quale c'è tutta una esperienza dei vari Paesi che noi dobbiamo seguire attentamente e da cui dobbiamo trarre ammaestramento, soprattutto l'esperienza francese, ove vi è tutta una legislazione la quale aderisce in modo elastico alle molteplici esigenze dei vari luoghi. Da noi dobbiamo dire che questo problema ha avuto la sua importanza nel passato, il cui insegnamento non va tenuto in dispregio. Fintanto che le Ferrovie si trovavano nelle condizioni di monopolio, è naturale che venisse meno lo stimolo al progresso e al miglioramento del servizio; ma quando affiorò la concorrenza, allora naturalmente agì questo stimolo a migliorare il servizio, a sveltirlo. In definitiva dobbiamo dire che la concorrenza tra strada e rotaia, sotto un certo aspetto, è stata benefica, perché ha indotto l'amministrazione ferroviaria ad apportare notevoli miglioramenti ai servizi; tali miglioramenti si sono tradotti sia nel facilitare le operazioni di consegna e riconsegna delle merci, sia nella istituzione di treni leggeri e automotrici, sia nel perseguire una politica di basse tariffe. Ma è necessaria una coordinazione, perché se ci riferiamo allo immediato dopoguerra, quando la rete ferroviaria era danneggiata e distrutta, allora avemmo il sopravvento della strada; ma adesso che la rete ferroviaria si è ricostituita, il conflitto affiora in tutta la sua pienezza, per cui è necessario affrontarlo e risolverlo: la concorrenza nel campo dei trasporti si rivela quanto mai nociva e pregiudizievole agli interessi nazionali. Vi è un Comitato regionale di coordinamento per i trasporti che funziona da alcuni anni da noi. Purtroppo, bisogna riconoscere che l'attività di questi Comitati — non per deficienze dei componenti o per mancata capacità, ma per mancanza di una direttiva centrale organica — non hanno dato, fino ad ora, un risultato apprezzabile; per cui si rende necessario e indilazionabile creare un organo centrale che avvia appunto questo compito di coordinare tutti i trasporti, i quali sono fra di loro collegati e costituiscono un sistema strettamente interdipendente. Perciò la Commissione, interpretando questa diffusa esigenza, ha manifestato il voto che, a somiglianza degli altri Ministeri tecnici che hanno un Consiglio superiore proprio con questo compito, anche il Ministero dei trasporti sia dotato di un organo che miri ap-

punto a coordinare i vari servizi di trasporto in modo unitario. E nel far questo, anche tenendo presente dell'esperienze degli altri Paesi come la Francia, dobbiamo tener conto delle peculiari caratteristiche del nostro Paese: caratteristiche geografiche naturali, caratteristiche derivanti dagli investimenti poderosi di capitali e nelle ferrovie secondarie e nelle stesse ferrovie statali.

Quindi, sorge la necessità di questo coordinamento, perché ogni mezzo di trasporto ha la sua zona — direi — nella quale esso si manifesta più economico; ed è quindi vantaggioso per la collettività che questo sistema operi nel suo ambito più adatto.

Un altro tema che ha richiamato l'attenzione della Commissione, e che è stato qui sollevato con tanta acutezza dall'onorevole Tambroni, è quello della molteplicità di enti che promanano dall'Amministrazione ferroviaria, o per effetto della concorrenza con i trasporti su strada o come conseguenza del periodo eccezionale e di contingenza che abbiamo vissuto. L'istituzione nazionale dei trasporti si ricollega proprio alla necessità che la ferrovia integri e completi il suo servizio con operazioni di consegna e riconsegna, il cosiddetto servizio di porta in porta. L'auto-transporto ha proprio questa preminenza, rispetto ai trasporti su strada ferrata, di servire i clienti in modo più compiuto e completo, oltre — s'intende — all'altra prevalenza, di non essere sottoposto a spese di carattere generale, costituite dagli impianti della rete stradale.

Fra gli enti accennati dall'onorevole collega, la Commissione si è fermata a considerare in modo speciale la gestione raggruppamento autocarri (GRA), che ebbe il compito di gestire i centri di automezzi consegnati dagli alleati al Governo. Abbiamo preso atto che si è compiuto uno sforzo per ridurre il personale, rimettere in efficienza molti veicoli, trasformandone altri per rendere più economico l'esercizio; ciò anche per avviare detto Ente verso quella sua naturale sorte che è la liquidazione. Difatti esiste un provvedimento in tal senso. Dall'altra parte la Commissione ha dovuto rilevare che, e dal lato formale e dal lato sostanziale, bisogna seguire attentamente questa gestione per evitare spiacevoli sorprese a carico del bilancio dello Stato. Trattasi di una gestione che ha vissuto in un clima di privilegio, soprattutto per quanto riguarda l'assegnazione di carburante; e cessato tale regime potrebbe non aver più un rassicurante assetto e favorevoli risultati. Quindi, quanto ha detto

il collega Tambroni è condiviso dalla Commissione.

Passando poi al vero e proprio bilancio dell'Amministrazione ferroviaria, che costituisce l'appendice allo stato di previsione del Ministero dei trasporti, concordo con l'onorevole Lombardi, nel definirlo un bilancio quanto mai complesso. Ed è tale, perché complessa è questa amministrazione che fa onore al nostro Paese. Debbo dire subito che non è la rilassatezza dei funzionari o dei dirigenti che ha determinato lo scarto tra la prima previsione e quella successiva, derivante dalle note di variazione; ma è la stessa realtà oggettiva che ha creato questa situazione, perché viviamo in un periodo quanto mai precario ed instabile, per cui le previsioni a lunga scadenza sono oltremodo difficili.

Il bilancio di previsione sottoposto al nostro esame comprende cifre che furono elaborate, nientemeno che nel mese di ottobre del 1947, quando non si era in grado di prevedere i nuovi impegni che sarebbero derivati dai provvedimenti legislativi per quanto concerne il personale, i pensionati, il caro-vita ed il caro-pane. Inoltre le previsioni, nella fase di congiuntura di allora, erano favorevoli per un maggior gettito delle entrate; ma poi la situazione è cambiata, non per volontà degli uomini, ma perché la realtà economica, specialmente nel momento precario che attraversiamo, muta continuamente, ed allora le previsioni originarie hanno subito una radicale trasformazione ed il disavanzo si è elevato, perciò, alla cifra cospicua di 63 miliardi e 240 milioni. Quindi, ripeto, non si tratta di leggerezza o di rilassatezza da parte degli organi preposti a questa funzione, ma è purtroppo la stessa situazione oggettiva che ha determinato questo stato di cose, cioè la situazione fluida nella quale viviamo. Non mi dilungo ad illustrare quello che è il conto di esercizio del bilancio delle ferrovie (parte ordinaria) e quello che è il conto patrimoniale di ricostruzione (parte straordinaria); né starò ad illustrare le varie voci di entrata e di spesa relative al personale, al combustibile, al lubrificante, alla manutenzione delle linee delle rotaie ecc., spese complementari che hanno una loro specifica funzione, spese accessorie.

Desidero toccar subito l'argomento, quanto mai delicato, che riguarda la spesa del personale. In questo tema è bene partire da un dato di fatto: nel 1938, anno che può considerarsi normale per i traffici e che presenta un traffico certamente superiore a quello odierno, il personale ascendeva a 135

mila agenti. Oggi, nel 1948, gli agenti ascendono a 192 mila e nella relazione ho fatto i relativi calcoli percentuali (personale di ruolo e non di ruolo, contrattisti ecc.). Sono presenti tutte le unità che si dovettero assumere per l'aumento del traffico durante il periodo bellico e per la sostituzione dei richiamati alle armi, nonché coloro che si sono dovuti riassumere perché a suo tempo licenziati per motivi politici e gli altri che, probabilmente, si assumeranno per la stessa ragione.

È vero però che qui bisogna fare qualche considerazione. A parità di traffico, occorre oggi un maggior numero di agenti, perché gli impianti elettrici, di segnalamento ecc., non sono stati ancora completamente ripristinati, per cui operazioni che dovrebbero essere fatte meccanicamente, sono ancora oggi fatte da agenti. La sproporzione numerica, comunque, appare evidente. E allora che cosa fare? Quale provvedimento prendere? Nella relazione ho accennato che per nostra fortuna potrà funzionare una valvola naturale, costituita dalla eliminazione degli agenti, i quali stanno per raggiungere i limiti di età. Perché, se si osserva il diagramma delle assunzioni del personale, si nota che la punta massima fu raggiunta proprio nel periodo dell'altro dopo guerra, e quindi adesso, ci avviciniamo per costoro ai limiti di età. L'economia, le possibilità di economia, per quanto riguarda la riduzione e la contrazione del disavanzo, devono senz'altro preoccuparci. Devono preoccuparci anche per la entità del disavanzo. Questo fenomeno, diceva l'onorevole Lombardi, in sé non ci preoccupa, più di quanto la sua persistenza non sia stata preveduta. È invece un fenomeno che deve indurci a quelle decisioni ed a quegli atteggiamenti propri di ogni impresa sana, e a far sì che si riduca, e si elimini. Questa metà, la eliminazione del disavanzo, non si potrà raggiungere in un solo esercizio, se si pensi che nell'altro dopo guerra si giunse al pareggio del bilancio ferroviario dopo 6 anni: soltanto l'esercizio finanziario 1924-25 segnò il pareggio della Amministrazione ferroviaria. Quindi, è una metà che bisognerà raggiungere gradualmente, per non provocare gravi scosse all'economia del Paese. Questa riduzione del disavanzo è conseguibile attraverso economie, che probabilmente potranno raggiungere una entità forse cospicua, anche per quanto riguarda il consumo di combustibile. Dall'esame di un documento ufficiale, il « Bollettino dei dati mensili », si osserva che, per quanto riguarda il consumo di carbone, c'è stato un aumento medio da chilogrammi 3,20, quanto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

era nel 1938-39, a chilogrammi 4,50, quale è oggi il consumo medio di carbone. Quali le cause? Non soltanto la qualità ha influito su questo aumento di consumo unitario di carbone, ma vi sono altri fattori notevoli, come l'aumento del tempo di percorrenza. Le stesse locomotive risentono del logorio e della affrettata rimessa in efficienza; perciò opportunamente l'Amministrazione ferroviaria ha introdotto dei prenu per l'economia di combustibile tra il personale di macchina, in modo di interessarlo ad un razionale impiego del combustibile che noi importiamo. Mi sono soffermato su questa voce, perché la somma stanziata per il consumo di combustibile supera i 20 miliardi nella prima previsione, e poi ha avuto un successivo aumento. Ma notevoli altre possibilità di economia ci sono, esaminando altri settori, per la migliore utilizzazione del personale e dei treni. Poi, abbiamo il grosso problema delle tariffe, su cui si sono soffermati i vari oratori. In linea di massima sono d'accordo con quanto si è detto sulla necessità di perseguire una politica produttivistica di acquisizione del traffico; ma non sono d'accordo quando si dice che un aumento di tariffa provoca ineluttabilmente la reazione e la contrazione del traffico. Bisogna tener conto della situazione attuale, che in forma schematica si può rappresentare nel seguente modo: di fronte ad un aumento del costo unitario medio di agente, che si aggira intorno alle 29 volte rispetto al 1938-39, abbiamo le tariffe che sono aumentate soltanto per 17 volte, per quanto riguarda le merci, ed intorno alle 11-12 volte per quanto riguarda il traffico viaggiatori; per cui appare evidente lo scarto fra il costo di esercizio e l'altezza delle tariffe.

Noi dobbiamo confrontare il livello attuale delle tariffe con quello del 1938-39, e così come bisogna cercare di ridurre in ogni modo il costo, bisogna cercare di aumentare anche il ricavo, e per questo non c'è altra via che far leva sulle tariffe, oltre alle possibilità d'influenzare il volume delle unità di traffico. Ma qui non si tratta di semplici ritocchi delle tariffe: il problema è molto più complesso, perché il nostro sistema tariffario risale all'epoca in cui le ferrovie avevano il monopolio e potevano dettare legge, determinando il prezzo secondo certi criteri discriminatori, per cui, in base al valore delle merci trasportate, si stabiliva una tariffa talora al di sotto del costo medio di esercizio per le merci povere e altre volte molto più alte per le merci ricche, in modo da creare una compensazione. Questo sistema, che poteva accet-

tarsi in un regime di monopolio ed aveva anche una funzione sociale di propulsione, nel senso di favorire il trasporto delle merci povere, è diventato anacronistico con l'affermarsi della concorrenza dell'automobile, che si rivela in modo più accentuato proprio per il traffico relativo alle merci più ricche, sottraendo alla ferrovia la parte più redditizia del traffico.

Ed allora non è più il caso di parlare di ritocco, ma bisogna rivedere i criteri informatori dello stesso sistema tariffario.

Siamo in tema di prezzi pubblici, e la scienza delle finanze insegna che la tendenza dei prezzi pubblici è quella di coincidere col costo di esercizio. S'intende che non può essere questa una riforma affrettata, perché altrimenti, sì, avremmo quelle conseguenze denunciate dagli onorevoli colleghi: cioè contrazioni di proventi e deviazioni di traffico verso altri mezzi concorrenti; ma bisogna rivedere tutto il sistema di connessione coi prezzi degli altri servizi di trasporto, prestati da altri mezzi.

Non accenno a quelle che possono dirsi le anomalie delle tariffe vigenti: ci sono stati diversi interventi, diversi ritocchi cui nella relazione ho accennato. Ma ciò non modifica la base essenziale su cui il sistema è costruito.

Ed allora penso, interpretando anche l'orientamento della Commissione, che questo è un problema che va affrontato, tenendo conto della mutata realtà, tenendo conto della diversa configurazione del mercato e di quelle che sono le esigenze della nostra economia. Noi non possiamo ignorare la struttura longitudinale del nostro Paese per cui i traffici di esportazione si troverebbero in condizione di minorità sui mercati, se non avessero un trattamento, nei riguardi delle tariffe ferroviarie, che consenta di poter gareggiare con gli altri Paesi. Anche per quanto riguarda il problema della industrializzazione del Mezzogiorno, che, come meridionale, mi sta particolarmente a cuore, è necessario che per accelerare e favorire questo processo di sviluppo economico si intervenga attraverso tariffe eccezionali che consentano un più economico trasferimento delle materie prime e dei materiali da costruzione, garantendo alle imprese che sorgono una maggiore possibilità di affrontare la concorrenza.

Quindi, questo fatto deve essere debitamente considerato.

E, d'altra parte, sorge il quesito: una riforma di così capitale importanza, che modifica le basi stesse della tariffa, è oppor-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

tuno vararla oggi? Mi richiamo a quanto ebbe a dire l'onorevole Corbino a proposito della riforma tributaria. Viviamo in una fase di transizione economica, lentamente e forse inconsapevolmente andiamo verso un nuovo mondo economico e sociale, perciò una riforma attuata oggi non potrà sconvolgere gran che.

S'intende che in questa riforma bisogna far sì che la realtà attuale, costituita da una fase di depressione economica, venga tenuta presente ed è appunto questa fase di depressione economica che ha indotto gli organi competenti del Ministero a contrarre la previsione del gettito dell'entrata di ben 18 miliardi. Bisogna tenerne conto di guisa che la politica tariffaria non sia un ulteriore aggravio che mortifichi le iniziative; d'altra parte va considerato che si è venuta a determinare, nel complesso dell'offerta, una certa eccedenza dei mezzi di trasporto, che pesa sul mercato.

Questi fatti, quindi, vanno tenuti in debito conto.

Il collega onorevole Imperiale ha esaminato un argomento che riguarda le case dei ferrovieri. È bene sapere che entro il bilancio delle ferrovie — che è un bilancio autonomo allegato al bilancio del Ministero dei trasporti, sottoposto al controllo del Parlamento ed al controllo della Corte dei conti per quanto riguarda la parte consuntiva — ci sono diversi altri bilanci, diciamo, autonomi, costituiti dalle gestioni speciali, che traggono origine da attività complementari a quella che svolge l'Amministrazione ferroviaria (officine, scorte, magazzini ecc.) oppure si riferiscono ad istituti relativi al personale (fondo pensioni, assistenza ecc.) oppure ad attività che l'Amministrazione svolge per conto di terzi.

Tra le gestioni speciali ed autonome c'è appunto quella relativa alle case popolari dei ferrovieri.

Non è vero che questo settore sia stato trascurato, perché, se si esamina il capitolo 43 dell'entrata, che ha il corrispettivo nel capitolo 47 della spesa, si trova uno stanziamento di due miliardi e 750 milioni in conto patrimoniale. Dall'altra parte, il problema della casa ai ferrovieri coinvolge tutto il problema della casa agli statali. Anche per quanto riguarda i fitti, è vero che, nel capitolo 70 della entrata c'è un aumento di 82 milioni e mezzo in questa voce, ma bisogna tenere conto che l'aumento è correlativo all'aumento del numero delle case poste a

disposizione del personale, all'aumento di costo della manutenzione, ecc.

Ci sono poi le Cooperative edilizie fra ferrovieri: questo problema investe tutte le cooperative del genere, sorte in questi ultimi tempi e bisognerà affrontarlo per quanto riguarda il suo aspetto finanziario.

Anche per i pensionati, l'onorevole Imperiale non ha considerato che le note di variazione contemplano un aumento di spesa notevolissimo, di oltre 5 miliardi, prevalentemente stabilito per l'incremento del fondo pensioni.

Il problema dell'assistenza non può scindersi dalla situazione deficitaria del bilancio delle ferrovie. Per quanto riguarda un altro punto, cui ha fatto cenno l'onorevole Lombardi, e cioè la situazione del personale, che sarebbe presso che identica a quella dell'anteguerra nei riguardi del reddito globale, debbo fare un'osservazione. Se noi mettiamo a confronto la spesa per il personale ferroviario con il traffico, otteniamo una percentuale del 69,03 per cento, superiore sensibilmente a quella normale, ch'è del 50 per cento. Non siamo quindi in una situazione normale.

Nel concludere, onorevoli colleghi, questa mia esposizione, sobria e serena, sento di obbedire all'impulso spontaneo della mia coscienza dicendo che, con il nostro suffragio a questo bilancio, noi riconosciamo e consacriamo uno sforzo formidabile di ricostruzione compiuto in un settore di così fondamentale importanza per la vita del Paese. Dinanzi alla nostra mente è di certo ancora vivo il ricordo delle distruzioni, dell'isolamento in cui venne a trovarsi il nostro Paese nell'immediato dopo-guerra: ponti devastati, binari divelti, opere d'arte demolite, stazioni e depositi rasi al suolo, veicoli incendiati; ovunque spettacolo di morte, di desolazione. Ma non appena si riattivarono i treni, il volto del Paese apparve radicalmente mutato. La riattivazione dei treni segnò difatti l'inizio della nostra rinascita. Senza retorica e demagogia dobbiamo riconoscere che in quel periodo in cui tutto difettava, il ferroviere dovette far prodigi e sforzi generosi di capacità e di perizia per poter attendere al suo dovere. E dicendo «ferviere» io intendo abbracciare tutti, dal Ministro, che è il capo responsabile politicamente, all'umile manovale, perché tutti costituiscono una sola famiglia, animata dal solo desiderio e dal solo obiettivo di ricostruire al più presto la rete ferroviaria per porre le condizioni della ripresa economica italiana.

Onorevoli colleghi! In questo ferroviere che sa trarre dai rottami un locomotore lucido e potente; che sa gettare chilometri di binari su tracciati impervi; che sa ricostruire rapidamente ponti e viadotti; che sa, in una parola, riportare il ritmo pulsante della vita dove era la morte; in questo tenace ricostruttore noi vediamo simboleggiato il popolo italiano che sa rinascere dopo ogni sventura e sa riprendere con fede il suo cammino per compiere la sua missione di civiltà nel mondo. (*Applausi*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Innanzi tutto mi corre l'obbligo di ringraziare gli onorevoli deputati e il Relatore che hanno condotto una discussione elevata e conclusiva sul bilancio del Ministero che ho l'onore di presiedere. E nel corso della mia esposizione coglierò l'occasione di rispondere di volta in volta ai singoli deputati che mi hanno fatto delle obiezioni.

Comincio subito ad osservare che convergo pienamente con l'onorevole Lombardi sulla caratteristica speciale che ha il bilancio dei trasporti di essere diviso in due parti completamente distinte: quella relativa al Ministero dei trasporti vero e proprio, e cioè che è ossequiente alle normali regole contabili dell'Amministrazione statale, e quella che è invece relativa all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che, per essere tale, ha una particolare struttura amministrativa, che si differenzia notevolmente da quella precedente e da quella di tutti gli altri Ministeri. Sono dunque due bilanci preventivi che vanno esaminati separatamente.

Tuttavia, dal punto di vista relativo alla politica dell'economia e della tecnica dei trasporti terrestri, essi devono venir trattati con unicità di indirizzo, perché se la prima gestione finanziaria risente in modo particolare dell'attività ministeriale relativa alla sorveglianza ed al controllo dei servizi pubblici di trasporto concessi a privati o direttamente gestiti da privati, nella seconda si tratta invece di una vera e propria gestione diretta di una azienda industriale che richiede adeguata autonomia tecnica ed amministrativa e sulla quale il controllo dello Stato deve esercitarsi in modo particolare e, come ha giustamente osservato l'onorevole Lombardi, limitatamente al controllo globale dell'attività per la necessaria tutela degli interessi generali del pubblico e dell'erario.

Ho spesso detto sotto questo riguardo che per rendere le ferrovie dello Stato una

vera e propria azienda autonoma industriale, dovremmo liberarla dai vincoli ministeriali; dovremmo cioè pensare di farla controllare dallo Stato come tutti gli altri servizi di trasporto pubblico.

Una voce al centro. E allora finirebbero di essere dello Stato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È giusto. Ma questa è una dimostrazione per assurdo; essa però vi può indicare chiaramente come deve essere nelle direttive del Governo la volontà di snellire fin dove è possibile l'Azienda delle ferrovie dello Stato per renderla sempre più rispondente alle necessità del traffico cui dobbiamo soddisfare.

Per queste ragioni mi corre obbligo di distinguere, nella esposizione e nelle risposte che devo dare ai singoli oratori, le due attività e trattarle, in primo luogo, separatamente, salvo poi a vedere la necessità del loro coordinamento.

In entrambe le due attività ministeriali, ha influito in passato ed influisce tuttora, in modo predominante, il profondo logorio tecnico ed amministrativo che è stato provocato dalle distruzioni della guerra e dai fenomeni economici che sono succeduti nell'immediato dopoguerra. E allora è necessario, in primo luogo, mettere ordine in tutti i rami delle attività connesse con i trasporti terrestri. Bisogna risanare molte, anzi moltissime situazioni tecniche e finanziarie che sono divenute veramente urgenti e difficili. Concetto fondamentale da seguire è, a mio avviso, quello di ricostruire e riorganizzare in modo che ogni attività connessa con i trasporti terrestri, migliori, semplifichi e razionalizzi le proprie attrezzature che devono tener conto dei progressi che sono stati fatti in questo campo, e già entrati nell'uso.

La linea di condotta da seguire a tale scopo è quella in base alla quale la sostituzione dei mezzi strumentali dovrà farsi solo se essa contribuisce effettivamente a correggere e migliorare le condizioni precedenti ed influisce a risanare rapidamente le più precarie condizioni finanziarie.

Qui interviene, evidentemente, quel concetto che l'onorevole Tambroni ha accennato e cioè che bisogna che noi ci poniamo il preciso compito che tutte le volte che dobbiamo sostituire, per esempio, un servizio su rotaie con un servizio su gomme, sia esso a carburante od elettrico con filovia, dobbiamo porci il problema che il nuovo sistema sia migliore del precedente, e più economico, altrimenti dovremmo ritornare alle rotaie con le conseguenze del caso per il loro potenziamento.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Questo è il punto fondamentale che dobbiamo esaminare tutte le volte che ci si trova di fronte alla ricostruzione di vecchie ferrovie di carattere secondario o vicinale, cioè di quelle vecchie ferrovie che hanno bisogno di essere ringiovanite per poter avere ancora una possibilità di vita. È questo il programma generale che ha riflessi economici e sviluppi tecnici importanti ma, che evidentemente è molto complesso; e su di esso non posso intrattenermi qui che soltanto in linea generale.

L'esame del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti nella sua parte relativa al controllo delle attività private ha un'importanza che è degna di rilievo e che forse è superiore a quella che può risultare dalle cifre che si riscontrano nel bilancio preventivo stesso che noi abbiamo sottoposto alla vostra approvazione.

Perché, voi dovete tener presente che le industrie connesse al solo esercizio vero e proprio dei trasporti terrestri pubblici e privati, tanto su rotaie che su gomma, rappresentano un'imponente volume di attività, che è largamente diffusa in tutti i campi della nostra economia.

Il valore patrimoniale delle imprese controllate dal Ministero dei trasporti raggiunge la cifra di 450 miliardi di lire per le ferrovie concesse, tramvie urbane ed extra urbane, servizi automobilistici e filoviarî. In circa 350 miliardi è valutato invece il patrimonio delle autovetture, autocarri, rimorchi, motocicli in circolazione, con l'aggiunta del patrimonio costituito da funicolari, trasporti speciali, navigazione interna ecc. si arriva ad un valore patrimoniale totale di poco meno di 850 miliardi.

Il personale impiegato per i servizi pubblici svolti con tali mezzi è rappresentato da 85.000 unità nei trasporti pubblici e da oltre 300.000 unità per trasporti automobilistici privati; mentre le spese di esercizio dei servizi pubblici si avvicinano ai cento miliardi l'anno e quelle dei servizi privati vanno valutate a circa 280 miliardi all'anno. Abbiamo dunque una spesa di esercizio, in questa attività controllata dal Ministero dei trasporti, che è dell'ordine di 380 miliardi all'anno. È una cifra cospicua.

Se confrontate questi dati col valore patrimoniale delle ferrovie dello Stato, cioè con quell'altra attività industriale ed autonoma, troverete che quest'ultima ha un valore patrimoniale che, al prezzo attuale, si può valutare dell'ordine di circa due mila miliardi, e che le spese normali di esercizio della stessa azienda è di circa 185 miliardi

annui, come abbiamo presentato nel nostro bilancio di questo esercizio.

L'attività delle ferrovie dello Stato viene svolta da 192 mila agenti. Potete perciò rilevare che i rapporti fra i due settori dei trasporti terrestri privati e di Stato hanno una importanza che, se non è uguale, è certo dello stesso ordine di grandezza.

Ora, a questo proposito devo subito dire che, di fronte a queste due grosse unità di attività industriali private e di Stato, che sommate insieme danno un valore capitale globale dell'ordine di 2.850 miliardi, con una spesa annua di 565 miliardi e che interessa qualcosa come 577 mila agenti o lavoratori, bisogna che noi ci assumiamo la responsabilità di amministrare tutto questo complesso in modo da formarne un organismo efficiente che possa influire efficacemente su tutti i rami dell'attività nazionale dove i trasporti hanno decisiva e vitale importanza.

Ed è soprattutto per questa ragione che posso sin da ora assicurare l'onorevole relatore Troisi che il suo voto, espresso poc'anzi, come volontà e desiderio della Commissione, per la sollecita istituzione del Consiglio superiore dei trasporti, è pienamente condiviso dal Governo. Già i Ministeri competenti hanno ricevuto in esame un progetto di legge per la sua istituzione che sarà quanto prima presentato al Parlamento. Il Consiglio superiore dei trasporti dovrà assolvere allo scopo di disciplinare e coordinare tutta la complessa attività dei trasporti e dare direttive per il loro razionale sviluppo tecnico ed economico.

Ma nel quadro del coordinamento dei diversi mezzi di trasporto in genere si pone in primo luogo la disciplina e lo sviluppo dei trasporti su strada, ordinari, viaggiatori e merci.

I termini di questo problema che deve venire risolto possono schematizzarsi come segue.

Le grandi distruzioni di guerra subite dalla rete ferroviaria italiana hanno in un primo tempo paralizzato quasi completamente i trasporti su rotaia, impedendo una immediata ripresa dei traffici che era vitale e di urgente importanza per l'economia del Paese. Cosicché, mentre la rete ferroviaria stessa nei primi passi della ricostruzione, non era nemmeno sufficiente ad assolvere i traffici militari ancora in corso per la successiva e lenta smobilitazione alleata, i trasporti su gomma hanno invece avuto un notevole impulso perché più rapidamente attuabili sulle strade anche se non ancora sistemate completamente. E tutti ricordiamo che per

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

la necessità di trasporti militari e in parte civili furono gettati lungo le strade di grande comunicazione degli oleodotti di guerra che portavano da Napoli, a Roma, a Livorno, a Bologna, a Milano ecc. il carburante che altrimenti non era possibile trasportare e che oggi invece trasportiamo per via ferrata. Ed è in questa particolare situazione contingente che si sono inseriti subito dopo la liberazione quei *Truck-pools* che furono assegnati al Ministero dei trasporti dal comando alleato nel 1945. Furono allora dati 2010 autocarri americani efficienti. Gli altri sono stati impiegati, per rispondere a una osservazione che da più parti è stata fatta, per la cosiddetta cannibalizzazione e cioè per ricavare da essi i pezzi di ricambio mancanti agli autocarri in servizio. Questi autocarri americani efficienti si aggiunsero al traffico privato attivando e sviluppando l'iniziativa dei trasporti che furono essenziali per la ripresa economica del Paese, ma che furono anche largamente redditizi.

Voi potete ricordare che in quell'epoca sorse l'attività di riparazione di camere d'aria, di copertoni, che allora si potevano pagare da 40 a 50 mila lire l'uno, e ciò perché il trasporto aveva una sicura remunerazione che era di quasi assoluto monopolio. Oggi che questa attività del *Truck-pools* è passata alla G. R. A. — come hanno fatto cenno l'onorevole Relatore ed anche l'onorevole Tambroni — si è fatalmente e gradualmente contratta. Gli autocarri si sono ridotti a 1819 al 30 giugno di quest'anno, che di fronte ai 180 mila autocarri circa in servizio in Italia alla stessa epoca rappresentano appena l'uno per cento. È una percentuale del tutto secondaria, che, a mio avviso, non può incidere sull'economia di trasporti su strada.

Ma anche il personale addetto a questo servizio è stato ridotto gradualmente, perché dalle iniziali 4004 unità al 31 dicembre 1945 si è scesi al 30 giugno di quest'anno a 2589 unità e cioè si è ottenuta una diminuzione del 35 per cento. Ed io credo che poche fra le grandi aziende industriali di Stato o private hanno raggiunto tale risultato.

Prego, perciò, tanto l'onorevole Troisi, quanto l'onorevole Tambroni di avere fiducia al riguardo perché la gestione della G. R. A. non ha dato ancora, né darà in avvenire, delle gravi preoccupazioni con il togliere dal traffico le libere attività private. Il suo patrimonio attuale; compresi gli impianti, le attrezzature e le officine, può valutarsi nell'ordine di circa un miliardo ed esso è più che sufficiente per poter far fronte ad eventuali possi-

bilità di una futura smobilitazione dell'azienda. Ma qui si inserisce un problema essenziale per il complesso organico delle attività dei trasporti stradali che devono collaborare con le ferrovie per un più razionale sviluppo dei traffici. Cercherò quindi di inquadrare bene la situazione secondo i desideri manifestati dall'onorevole Tambroni.

Ogni grande amministrazione ferroviaria, in qualunque Paese di elevata attività industriale, dispone sempre di una adeguata attrezzatura automobilistica che consente di convogliare il traffico alla ferrovia attingendolo da innumerevoli rivioli convergenti verso le grandi linee di comunicazione e che consente quello che ha accennato l'onorevole Troisi e cioè il cosiddetto servizio « da porta a porta », che è facile ottenere soltanto dall'automezzo; mentre la ferrovia per attuarlo richiede dispositivi speciali, come l'uso delle casse mobili e dei carrelli trasportatori, che non sono sempre adattabili alla circolazione di molte strade cittadine. Le attività che si sono sviluppate in questo particolare settore, sia specialmente per merci che per viaggiatori, hanno dapo spesso origine a delle critiche abbastanza vivaci. Intendo riferirmi alla G. A. R., all'I. N. T., alla C. I. A. T. Quest'ultima ha voluto svolgere attività di grande turismo internazionale che si è attuato su larga scala in Italia in maniera insperata. Oggi noi facciamo dei servizi internazionali di trasporti turistici che dalla Svezia giungono fino in Italia, consentendo di visitare le nostre città e ritornare in Svezia, Danimarca e Francia, con collegamenti precisi fra ferrovia, automobili, vagoni letto, compagnie di turismo. Io condivido le osservazioni che mi avete fatto, che tutte queste attività, per lo meno quelle dipendenti dal Ministero dei trasporti, devono essere armonicamente disciplinate e non lasciate alla libera iniziativa. E qui sono d'accordo con l'onorevole Tambroni che bisognerà disciplinare le cose in modo che queste attività siano veramente di ausilio alla grande rete ferroviaria e non siano fra loro qualche volta concorrenti o sviluppino iniziative che risultino in contrasto o in concorrenza con l'attività principale. Quindi, occorre ottenere unificazione, snellimento, semplificazione. E questa è una direttiva logica e ragionevole che il Governo dovrà perseguire, come avviene del resto per tutte le grandi organizzazioni di trasporti ferroviari ed autostradali europei e americani. Fin d'ora, come tecnico dell'argomento, posso darvene una aperta assicurazione. Anche i consigli d'ammini-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

strazione saranno riguardati, anche le attività collaterali dovranno venire rivedute, anche i privilegi di alcune di queste attività dovranno essere eventualmente esaminati con criterio generale di equilibrio distributivo. Ed allora, se noi faremo questo, i bilanci e le attività di queste aziende non dovranno più essere giudicati a sè stanti, ma dovranno venir messi in relazione con i traffici che tali aziende faranno affluire alla ferrovia; e che dovranno risultare di largo respiro specialmente per i trasporti a grandi distanze e per grandi masse di merci e di viaggiatori. Perchè, onorevoli deputati, nel piano di coordinamento della strada con la ferrovia, noi dovremo d'ora in avanti preoccuparci di dare ad ognuna di esse il suo naturale campo d'azione che corrisponda alle vere esigenze dei trasportatori. E qui richiamo la vostra attenzione perchè è proprio su questo punto di vista che la politica del Governo potrà svilupparsi per separare nettamente le due attività nel senso di ottenere una tecnica ed una economia dei trasporti che realizzi la minima spesa e la migliore organizzazione dei mezzi impiegati. È cioè da tener presente che i trasporti di merci e viaggiatori dovranno essere orientati ad impiegare i mezzi che risultano per essi più convenienti e di minor costo effettivo; non che essi scelgano invece i mezzi che per qualsiasi ragione, anche protezionistica, come nel caso di alcune tariffe delle ferrovie dello Stato, facciano pagare di meno. È la concorrenza e l'effettivo costo di esercizio tecnicamente ragionevole che deve essere determinante della scelta del mezzo di trasporto, ed in questo io convengo pienamente con il collega Lombardi il quale riconosce la necessità ed anche l'urgenza di disciplinare le singole attività fra strada e rotaia.

Qui può anche inserirsi, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, una valutazione sintetica della politica fiscale che si attua in Italia nel campo dell'autotrasporto. Il gettito totale sui carburanti è di circa 40 miliardi di lire annue, quello per i lubrificanti di 3 miliardi. Le tasse di circolazione danno un miliardo per gli automezzi viaggiatori e 5 miliardi per quelli merci. Un totale di 55 miliardi su un complesso di spese di esercizio che in precedenza ho ricordato e che abbiamo valutato nell'ordine di 380 miliardi annui. Tali oneri rappresentano poco meno del 15 per cento di tale valore patrimoniale, cioè non sono molto diversi da altri oneri fiscali diretti che subisce la nostra attività industriale. Ma se teniamo conto della

spesa che assume lo Stato per l'uso delle strade necessarie all'autotrasporto e se ci limitiamo a considerare il solo onere della spesa della loro manutenzione e non del servizio dei capitali impiegati per la costruzione — considerando questo come un servizio concesso nel pubblico interesse — dobbiamo riconoscere che la pressione fiscale effettiva — cioè non compensata da altre prestazioni che lo Stato dà ai trasportatori — non è poi eccessiva. Piuttosto, dobbiamo seguire una chiara ed aperta politica di sviluppo dell'automobilismo, che deve dar vita alle nostre industrie costruttrici, e assicurare la più ampia libertà di circolazione. In parte abbiamo attuato questo concetto concedendo la libertà alle macchine con oltre 21 cavalli di potenza tassabile. Si dovrà seguire la norma di facilitare l'impiego degli automezzi anche se scarsamente utilizzati e di tassarli in funzione preponderante del consumo della benzina, cioè in funzione della potenza utilizzata e dei chilometri percorsi; cioè secondo l'impiego di questi veicoli; ed estendere il più possibile l'uso dei trasporti meccanici in tutti i campi dove essi possono essere convenienti. Ma per realizzare una efficace opera di sviluppo dei servizi automobilistici su strada, dovremo provvedere a dare il massimo incremento soprattutto alle comunicazioni con i paesi sprovvisti di strade di accesso, che devono venire collegati con la rete principale delle strade e delle ferrovie. Permettetemi che insista e sottolinei questa affermazione. Il sussidio integrativo di esercizio già in vigore per i servizi su rotaia extraurbani dovrà estendersi ai servizi di linea automobilistici e filoviari quando l'esercizio di questi sia ritenuto necessario per un minimo di collegamenti fra paesi e città. L'istituto del sussidio chilometrico e integrativo che è sorto quasi con il sorgere delle ferrovie su zone a scarso sviluppo industriale per rendere possibile la vita a paesi che non potevano essere collegati con strade ai centri maggiori, deve perciò estendersi in modo organico anche a quei mezzi meccanici di trasporto più moderni che hanno sostituito alle ruote su rotaia la gomma su strada e possono anche attingere l'energia motrice da un filo, come nei servizi filoviari, o dal carburante come in quelli con motore termico. Simile estensione è già attuata nella legislazione di molte nazioni civili. Il criterio di unificazione concettuale dei servizi su strada e su rotaia, agli effetti dei sussidi chilometrici integrativi e di esercizio, è già in studio. Desideriamo che ogni paese sia provvisto di una strada, ed ogni strada

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

sia servita da un servizio pubblico che possa avvicinare il paese alla civiltà che lo attornia. (*Applausi al centro*).

TONENGO. Anche per collegare questa azione alla riforma agraria!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Tutto il problema della viabilità minore è connesso con l'economia dei trasporti e perciò anche con quelli attinenti all'agricoltura. La riforma agraria richiede naturalmente anche la riorganizzazione ed il completamento dei servizi stradali.

Della importanza veramente rilevante del problema noi ci siamo resi conto fin dal primo momento, e siamo lieti di aver potuto esprimere in maniera chiara questo argomento che sarà oggetto di coordinamento tra i Ministri interessati.

Con questo credo di aver risposto in maniera generale ma che ritengo esauriente anche alle giuste osservazioni dell'onorevole Giavi (per i casi particolari dei servizi municipalizzati, tramviari, automobilistici o filoviari) e dell'onorevole Tambroni (per le sue generiche osservazioni sui servizi automobilistici).

All'onorevole Tambroni, inoltre, posso dire che non escludo che possa verificarsi di rilevare divergenze di giudizio o non giustificate simpatie da parte di funzionari nella concessione dei sussidi integrativi e delle licenze per l'esercizio dei servizi automobilistici; ma se ciò si verifica lo prego di fornirmi ogni volta dati e segnalazioni precise. Non posso accettare affermazioni generiche dirette in forma indeterminata contro la Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Tutti gli uomini possono sbagliare e alcuni possono essere anche non troppo onesti; ma desidero che i casi di disonestà, se esistono, siano precisati e circoscritti affinché si provveda contro di loro.

Ho sempre ritenuto come una cosa gelosa la rigidità amministrativa, l'equità e l'onestà dei funzionari del Ministero dei trasporti: una lunga tradizione che è stata tramandata dai vecchi capi fino ad oggi ne è la migliore garanzia. Prego pertanto i signori deputati e tutti i parlamentari quando, hanno da segnalare casi precisi, che lo facciano in modo che si possa adeguatamente provvedere.

TAMBRONI ARMAROLI. Bisogna combattere i monopoli delle grandi ditte! (*Approvazioni al centro*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È la legge sulle concessioni che bisogna modificare, e la modificheremo: essa dà dei diritti di priorità che occorre rispettare e non è in

facoltà dell'Amministrazione di non riconoscerli.

FUSCHINI. In questo modo facciamo morire i piccoli!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ho detto già che tutto il complesso dell'istituto delle concessioni di linee automobilistiche è ormai non più rispondente alle necessità e va modificato: evidentemente bisogna coordinarlo con le disposizioni esistenti per le concessioni di linee ferrottramviarie e filoviarie. Ciò che noi abbiamo già messo in studio, come ho detto.

TONENGO. Ma questo è il ramo che nel dopoguerra si è ripreso per primo! (*Vivi commenti*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Permettete che io accenni ora ad alcune osservazioni mosse sul bilancio delle ferrovie dello Stato dall'onorevole Lombardi. Ho apprezzato molto le sue osservazioni sulla forte differenza tra le cifre esposte nel bilancio preventivo e quelle modificate con le note di variazione che sono state date successivamente. Non entro nel dettaglio e non ripeto cose che altri ha già detto molto esaurientemente; ma voglio far presente all'onorevole Lombardi un fatto caratteristico. Oggi noi non ci troviamo davanti ad un'azienda ferroviaria che sia a regime con i suoi servizi e con la sua amministrazione; ma invece ad una amministrazione la quale vive ancora — credetemi! — a forza di ripieghi tecnici ed amministrativi sui quali talvolta un esercizio speciale rispetto ad un altro può portare a spese impreviste. Siamo ancora in pieno periodo di ricostruzione e quindi di riorganizzazione. Sono certo però che il giusto desiderio dell'onorevole Lombardi di vedere una maggiore stabilità nelle previsioni in modo da ottenere preventivi molto prossimi se non uguali ai consuntivi, sarà realizzato e che potremo, o potranno altri, portare in seguito al Parlamento bilanci preventivi più approssimati e più stabili. Ciò si otterrà certamente allorché la rete delle ferrovie dello Stato sarà organicamente e tecnicamente messa a punto e l'economia italiana si sarà assestata in questo settore dei trasporti, dopo tutte le profonde modificazioni subite, anche avendo riguardo agli sbocchi nazionali ed internazionali dei nostri trasporti, per cui le incognite non siano così gravi come sono state nell'esercizio precedente a quello che esaminiamo.

Ho sentito ricordare da alcuni di voi che abbiamo avuto nella primavera passata una crisi di trasporti; crisi che è stata notevole e che ha segnato, di pari passo, l'inizio della

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

crisi industriale. Posso dirvi però, che, dopo aver presentato il bilancio preventivo con le note di variazione, la tendenza della ripresa economica del Paese è stata messa in evidenza immediatamente, desumendola dalla richiesta effettiva dei trasporti ad esempio, con carri a sponde alte e cioè su dei carri merci che sono in modo preponderante utilizzati per il carbone e le merci pesanti, materie di consumo proprio delle industrie. Prima ancora che gli indici della ripresa economica andassero al Ministero dell'industria e commercio le nostre ferrovie potevano avere la indicazione del miglioramento economico industriale dal fatto che i 10 mila carri circa disponibili ogni giorno per il traffico e prima non richiesti, venivano nuovamente utilizzati. Cosicché, il cosiddetto Comitato della scure ha potuto tener conto di questa ripresa economica in genere, che dipendeva anche dall'azione politica del Governo e dai lavori in corso, che si stanno sviluppando e preparando per l'applicazione dei fondi ERP per modificare le previsioni fatte tre mesi fa e prevedere l'aumento delle entrate di circa 5 miliardi, in confronto di quelle in precedenza valutate. Ed è per questo che il deficit del bilancio si è ridotto dai circa 68 miliardi preventivati a circa 63 miliardi. Potrei fare sui singoli articoli del bilancio di esercizio e delle sue note di variazione delle lunghe dichiarazioni; potrei dirvi cose interessanti, anzi alcune darebbero motivo di ritornare sulle osservazioni fattemi dall'onorevole Lombardi. Ma mi limiterò a pochi cenni. La prima osservazione che scaturisce dall'esame della parte ordinaria del bilancio è di aver rilevato forti variazioni in alcuni particolari. Esaminiamole, perché esse meritano di essere anche fugacemente illustrate. C'è ad esempio la variazione di spesa riferentesi al consumo di combustibile. Abbiamo aumentato a 3 miliardi e 800 milioni la previsione di spesa per il consumo di combustibile. Le ragioni furono già prospettate dall'onorevole Troisi. Ma in aggiunta ad esse posso osservare che in gran parte il maggior consumo dipende dal fatto che siamo in periodo di riorganizzazione dei servizi, nel quale noi abbiamo locomotive scarsamente utilizzate perché spesso restano ferme, con il fuoco acceso e quindi consumano carbone senza effettuare servizi, non essendovi treni con cui possano venire immediatamente impiegate. Abbiamo avuto inoltre la necessità di aumentare la spesa in conseguenza dell'aumento del prezzo del carbone, che fu fino alla primavera passata un prezzo politico.

(Interruzione all'estrema sinistra). Nel dicembre del 1947 la questione di riportare il prezzo del carbone al suo livello di prezzo economico non era ancora stata prevista nella sua entità. Abbiamo inoltre aumentato il contributo al fondo pensioni. Le ragioni dell'aumento possono dare risposta ad osservazioni degli onorevoli Lombardi ed Imperiale. Il contributo che l'amministrazione ferroviaria dà al fondo pensioni è stato aumentato di quasi 5 miliardi rispetto alla primitiva previsione. È un fatto così caratteristico, sul quale è opportuno che richiami l'attenzione della Camera. Noi abbiamo proceduto alla valutazione dei titoli che il personale riassunto in servizio, e allontanato per ragioni politiche dal servizio stesso, doveva avere. Ma il risultato definitivo della valutazione, ha portato a questa conclusione caratteristica; e cioè che coloro che per l'attività politica del 1922-23 furono licenziati dal fascismo, e quindi oggi riammessi in servizio, avevano una età tale, che per la grande maggioranza, all'epoca in cui si è fatta la revisione della carriera, venivano ad avere raggiunto i limiti di età per la quiescenza. Quindi ne è seguito che il Comitato per gli affari del personale che, sotto la mia presidenza, in quest'anno, ha esaminato dai 14 ai 15 mila casi, non ha in definitiva che sistemato delle pensioni che furono aggiornate ed aumentate dopo l'esame riuscito positivo delle singole situazioni personali. L'aumento del contributo al fondo pensioni, dipende, quindi, in modo preponderante dalla sistemazione di questa necessità, dalla revisione della carriera degli esonerati politici riconosciuti come tali, e non è quindi che la liquidazione di miglioramenti di pensioni, dipendenti da un fatto squisitamente politico, che noi facciamo gravare sull'esercizio ferroviario per ben 5 miliardi; onere questo che è bene rilevare, non ha nulla a che vedere con l'economia dei trasporti veri e propri pur gravando per intero sul bilancio di esercizio dell'azienda.

Un altro esempio caratteristico è quello dell'aumento di spese ritenuto necessario alla manutenzione del materiale rotabile: da 14 miliardi si è passati a 22 miliardi; abbiamo avuto 7 miliardi in aumento per il materiale rotabile. Altri 3 miliardi di aumento si sono ritenuti necessari per la manutenzione delle linee e delle stazioni. Io qui mi sento in dovere di rispondere all'onorevole Capacchione, che ha messo in rilievo le allarmanti condizioni di trascuratezza che sono state notate nel materiale rotabile,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

specialmente destinato ai treni della Calabria.

Le difficoltà di mantenere in buone condizioni specialmente le poche carrozze in servizio sono gravi e ci sono ben note. L'onorevole Capacchione sappia che effettivamente di questo problema noi ci siamo sempre preoccupati perché è facile vedere le carrozze quando sono in disordine e non c'è bisogno di una oculata sorveglianza per notare tutte le deficienze a questo proposito; ma non è questo purtroppo un fenomeno che si verifica soltanto per la Calabria. Proprio ieri ho ricevuto un cortese biglietto dell'onorevole De Gasperi che mi segnalava la stessa cosa, con eguale sentimento di passione, a proposito della linea Bolzano-Verona. Sarà cura nostra di cercare di risolverlo al più presto possibile. Di ciò posso assicurare l'onorevole Capacchione.

Riguardo alle sperequazioni di materiale, che in generale molti parlamentari mi hanno segnalato più volte (essi dicono che in Sicilia, che in Calabria, e comunque nel Sud si utilizza del materiale rotabile peggiore in confronto di quello usato al Nord) debbo fare presente che vi sono ragioni contingenti che qualche volta influiscono in una non proporzionale ripartizione del materiale ferroviario: ma esse sono generalmente transitorie o occasionali. Quando è necessario sostituire una carrozza in Calabria, per mandarla in riparazione, non avendo nel meridionale delle officine sufficienti ai bisogni, è necessario farla sostituire con altra che venga dalle grandi officine settentrionali, ad esempio dal Piemonte o dalla Lombardia; ed abbiamo visto che questa deficienza è stata gravissima durante il periodo della liberazione, quando l'Italia era divisa in due parti ed in conseguenza si è vissuta la tragedia del materiale rotabile. Noi allora non potevamo cambiare un pezzo pesante di veicolo perché la siderurgia e la meccanica meridionale, in parte distrutta, non era sufficiente in quelle regioni a poter far fronte alle necessità del logorio profondo del materiale ferroviario. Ora le cose si stanno rapidamente normalizzando. Le officine meridionali hanno ripreso il loro lavoro pur avendo avuto una prolungata occupazione da parte delle Autorità alleate, anche dopo la fine dell'armistizio. Per parte nostra abbiamo provveduto con le officine delle ferrovie dello Stato. Ad esempio con quel progetto che è stato fatto per la nuova officina di Foggia che ben conosce l'onorevole Imperiale; poi è stata migliorata la situazione anche per quanto riguarda la

Sicilia in modo da poter avere in Sicilia delle officine di Stato e private che siano autosufficienti per riparare le locomotive, i carri, le automotrici, ecc.

Comunque, per chiudere questo episodio, che ha gravi ripercussioni, posso assicurare che la distribuzione delle carrozze viaggiatori sarà possibilmente migliorata. Le difficoltà verranno e vengono superate in modo uniforme, il più possibile, per tutte le Regioni.

Io non vorrei fare dei confronti; ma se voi prendete in esame la quantità di carri merci che ancora siamo costretti a mettere in servizio sui treni viaggiatori, potrete rilevare che la percentuale di essi rispetto alle carrozze è equamente distribuita. Ad esempio, nel compartimento di Torino essa è del 63 per cento; in quello di Reggio Calabria del 56; di Milano del 58; di Venezia del 57, di Bologna del 53.

Ma non è sufficiente indicare soltanto delle percentuali perché, come tra poco dirò all'onorevole Imperiale, qualche volta le percentuali possono dare delle sorprese quando esse si riferiscono a quantitativi tra loro troppo diversi. Quindi è bene dare le cifre assolute dei carri merci messi in servizio sui treni viaggiatori. A Torino essi sono 455; a Milano 552; a Reggio Calabria 128; a Bari 172; a Palermo 168.

Con queste elencazioni di cifre non voglio dire che il problema sia risolto; ma voglio soltanto mettere in rilievo che esso è stato ed è da noi bene inquadrato e curato al massimo in modo che anche il miglioramento del materiale rotabile venga realizzato in tutta la rete e, in particolare, in quelle zone dove è più difficile poter avere delle riparazioni. E ciò nel quadro più vasto e generale della ricostruzione ferroviaria in corso. Ma un esempio non posso tralasciare. Ed è quello della Sardegna la quale è stata così generosa da non avanzare mai proteste per la riparazione del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato, che si è veramente ridotto in uno stato preoccupante per la mancanza di officine riparatrici nell'Isola. Orbene, proprio in questi giorni, dopo quasi dieci anni abbiamo potuto mandare finalmente un ferry-boat, lo *Scilla* che fa la spola fra Olbia e Civitavecchia per trasportare in Sardegna nuovo materiale rotabile in modo da rinnovarne lo stato di efficienza e di manutenzione.

Mi sento in dovere di concludere, a questo riguardo, che le difficoltà ci sono e non rapidamente superabili; e quindi vi prego di considerare lo sforzo da noi fatto, teso allo scopo di poter dare un servizio viaggiatori il più

possibile confortevole e che offra il minimo di noie e disagi; vi prego anche di considerare che siamo ancora in un periodo di ricostruzione e quindi lontani dal disporre dei mezzi occorrenti per offrire al pubblico tutti i servizi che sarebbero necessari.

D'altra parte abbiamo anche da tener presente che oggi i viaggiatori-chilometro rispetto al 1938 sono aumentati del 50 per cento. Questo fenomeno dell'aumento dei viaggiatori è generale in tutti i Paesi toccati dalla guerra; esso si è verificato già nell'altra guerra e dopo un periodo di massima punta si attenua stabilizzandosi però ad un livello più alto dei precedenti. È quindi un fenomeno che, se volete, poteva essere previsto. Ma purtroppo, per farvi fronte bisognava costruire carrozze e carrozze di cui abbiamo avuto le più gravi distruzioni ed esportazioni e noi cerchiamo con ogni mezzo di intensificare questa particolare costruzione e le riparazioni del materiale che ne è suscettibile.

Voglia permettere l'onorevole Troisi che, passando dalla visione un po' sintetica che abbiamo dato di quelli che sono ancora i gravi disagi dipendenti dalla non ancora ultimata ricostruzione ferroviaria del materiale rotabile, io possa indugiarmi un po' su quella che può essere la visione successiva dei servizi finali, cui dovremo tendere. Ciò mi dà motivo di dover chiarire qualche concetto accennato dall'onorevole Troisi.

Io non condivido, ad esempio, l'opinione dell'onorevole Troisi, il quale dice, seguendo gli economisti classici della tecnica dei trasporti, che la velocità costa. È vero, nel passato si diceva così: quando aumentiamo la velocità aumentiamo la spesa per il complesso di ragioni tecniche accennate dall'onorevole Troisi. Ma oggi la cosa va giudicata adeguatamente, perché le velocità che dobbiamo attuare consentono una migliore utilizzazione del personale. Ed è, soprattutto, l'onere della spesa del personale che fa preferire che questi, essendo pagato a tempo, venga utilizzato il più intensamente possibile, facendogli percorrere in tale tempo un più grande percorso.

Senza entrare nella disamina di questo problema eminentemente tecnico, posso dire che un treno merci che marcia alla velocità di un treno diretto utilizza metà del personale di un treno merci più lento e quindi l'economia di personale fa guadagnare la maggiore spesa di usura del materiale e dell'energia. Ecco perché abbiamo ad esempio provvisto del freno automatico ad aria compressa anche i carri merci per farli viaggiare alla velocità di oltre 100 chilometri ora e

fino a 120 chilometri ora e provvisti i carri frigoriferi di boccole a rulli, analoghe a quelle dei treni viaggiatori. Del resto questa tendenza all'aumento delle velocità dei treni, siano essi viaggiatori o merci è generalizzata in tutte le grandi amministrazioni ferroviarie modernamente esercitate.

Per concludere sul particolare argomento del bilancio preventivo presentato alla vostra approvazione, voglio ribadire il concetto che le previsioni da noi fatte sono frutto di accurati studi, come appunto desiderava l'onorevole Lombardi, studi che furono effettuati in alcuni titoli di spese con opportuni margini di elasticità, specialmente per quelli in cui si reputa di poter avere la fondata e sicura presunzione di una qualche diminuzione in relazione soprattutto a perfezionamenti tecnici realizzati con il graduale sviluppo della ricostruzione.

Gli introiti poi, saranno certamente superiori al previsto, perché da qualche tempo, come vi ho già accennato, si riscontra una sensibile ripresa dei traffici ferroviari.

Ed ora bisogna che io dedichi alcuni minuti a rispondere a qualche altra osservazione fatta dagli onorevoli deputati che sono intervenuti in questa discussione. L'onorevole Imperiale mi ha detto che noi facciamo una politica di aumento degli affitti per gli alloggi patrimoniali dei ferrovieri; questi affitti, secondo quanto ha affermato l'onorevole Imperiale, sarebbero eccessivi: e mi ha infatti citato che recentemente furono aumentati di una percentuale del cinquecento per cento.

Orbene, pensi un po' l'onorevole Imperiale quali erano i canoni mensili di affitto per gli alloggi dei ferrovieri nel 1938, ossia prima della guerra. Se non lo sa, onorevole Imperiale, glielo dico subito io: ve n'erano alcuni che andavano da un minimo di otto lire al mese ad un massimo di quaranta lire per vano abitabile.

IMPERIALE. Ma c'erano anche di quelli che pagavano quattrocento.....

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ora ci vengo. Dal gennaio del 1948 — dopo di che non si è più toccato nulla — abbiamo dei canoni che vanno da un massimo di quattrocentocinquanta lire per vano, per gli appartamenti migliori con tutti i conforti moderni, a centosettanta lire per vano-mese per gli appartamenti di quarta categoria che noi consideriamo l'ultima e più modesta.

Ora, via, francamente: non dico che siano troppo bassi, ma, santo Dio! neanche troppo alti. Per una casa di tre vani abitabili si ha

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

un minimo mensile di lire 510 e un massimo di lire 1.350. Con questi canoni non si remunerano nemmeno le spese di ordinaria amministrazione.

Una voce al centro. Anzi, cattiva amministrazione!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Inoltre, l'onorevole Imperiale deve sapere che le case patrimoniali per cui risultano gli stanziamenti nel bilancio non sono tutte le case che noi facciamo, perchè noi costruiamo anche stazioni ed altri edifici con annessi alloggi, come i depositi locomotive, le sottostazioni elettriche e via dicendo.

E con ciò si vengono ad aggiungere agli alloggi patrimoniali aventi appositi stanziamenti altri venti miliardi per alloggi annessi agli impianti di esercizio veri e propri: a me sembra quindi che uno sforzo di questo genere possa per lo meno dimostrare che le Ferrovie dello Stato si sono preoccupate di dare gli alloggi al proprio personale e tutt'ora se ne preoccupano facendo i massimi sforzi al riguardo. (*Applausi al centro.*)

Ma oltre gli alloggi patrimoniali vi sono le cooperative degli impiegati. Posso dirvi che il Ministro Tupini mi ha dato a questo titolo 300 milioni con i quali si potrà finanziare la costruzione di ben duemila vani ancora. Non sarà molto: ma è pur sempre qualcosa che si aggiunge al precedente e che, aggiunta alle altre, costituisce un notevole apporto per la risoluzione del problema edilizio della particolare categoria dei ferrovieri.

L'onorevole Imperiale dice ancora che l'Opera di previdenza per i ferrovieri funziona male. Onorevole Imperiale, noi ci conosciamo da trent'anni: lei non doveva dir questo. Lei doveva vedere le nostre colonie marine e montane come le ho vedute io, dove quest'anno abbiamo assistito 12 mila figli di ferrovieri per un mese completo in stazioni climatiche ricostruite con tutti i conforti e che fanno onore al nostro Paese. (*Applausi.*)

Trecentomila sono le giornate di assistenza date questa estate ai figli dei nostri ferrovieri. Osservo che la vecchia norma ancora in uso vieta ai funzionari dei primi gradi di mandare i propri figli alle colonie marine e montane dei ferrovieri per questioni di antica demagogia. Ma noi riteniamo che i figli dei funzionari dei primi gradi possono stare benissimo insieme con quelli dei ferrovieri loro dipendenti in colonie confortevoli e moderne e che anzi è opportuno farlo per una evidente opera di affratellamento sociale tra le famiglie di tutti i ferrovieri che inutile qui ampia-

mente illustrare tanto risulta evidente. (*Applausi.*)

Quanto al ricovero degli orfani, l'Opera di Previdenza fa quello che può. Ha assistito l'anno passato nei propri collegi 800 figli di ferrovieri impartendo loro l'istruzione gratuita. Quest'anno speriamo di portare il numero a 900 con una spesa che impegna 120 milioni. Si tratta di una organizzazione che è in sviluppo e che certamente darà in un prossimo avvenire risultati ancora migliori.

E passiamo alle borse di studio. Abbiamo dato per 15 milioni di borse di studio, per mandare i figli dei ferrovieri nei centri più adatti per il proseguimento dei loro studi. Non è un gran che, ma anche questa è una parte non disprezzabile dell'assistenza data dall'Opera di previdenza ai figli dei ferrovieri.

Quanto ai sussidi agli orfani, essi non sono mai mancati tutte le volte che è avvenuta una disgrazia ed è stabilito inoltre che, in aggiunta a tali aiuti, al compimento del 18° anno di età ciascun orfano abbia un sussidio di 10 mila lire. Come si vede, cerchiamo anche noi in questo periodo di gravi difficoltà di esercizio e di gravi deficienze del bilancio di fronte ai bisogni ordinari, di fare tutto il possibile per assistere le famiglie dei ferrovieri in tutti i casi.

Quanto agli appalti, bisogna tener presente che i rottami venduti dal Servizio approvvigionamento delle ferrovie dello Stato, seguono delle norme stabilite da una legge, quella del maggio 1947, che impone il vincolo di vendere a prezzi stabiliti. Quindi non si possono fare gare. È semplicemente un giro contabile che avviene secondo disposizioni di legge, e da parte nostra non facciamo che attuarlo.

Pubblicità negli impianti e nelle carrozze. Nelle carrozze la pubblicità è data non ad una, ma a due ditte ed è prossima la rinnovazione dei contratti per entrambe. Ma non si tratta di introitare 2 milioni, come ha affermato l'onorevole Imperiale. I canoni stabiliti non sono fissi, ma proporzionali alla percentuale del 30 per cento degli introiti lordi realizzati dalle ditte. Questa percentuale ha dato, nel 1946-47, 4 milioni e mezzo, nel 1947-48, 10 milioni e nel 1948-1949 andremo a 20 o 25 milioni. L'onorevole Imperiale ha forse dimenticato uno zero nel riferirci le sue notizie.

E qui, per rispondere all'onorevole Lombardi ed anche all'onorevole Imperiale, mi corre l'obbligo di fare un accenno a quanto essi hanno segnalato sulle retribuzioni dei ferrovieri,

Nessuno più di me, che ha vissuto per parecchi lustri, durante gli studi sperimentali dei nuovi tipi di materiale rotabile ferroviario, la stessa vita del personale viaggiante e conosce bene i dormitori e le mense, i disagi e la passione di lavoro del personale ferroviario, può essere compreso della necessità dell'adeguamento delle retribuzioni effettive, e spesso non remunerative, quali sono quelle del nostro personale ferroviario.

Vi è però un problema generale che è quello degli stipendi e che si inquadra nel quadro degli stipendi agli statali, a cui i ferrovieri sono per legge equiparati.

Su tale argomento, perciò, devo rimettermi alle direttive generali che saranno seguite dal Governo e che saranno stabilite per tutti gli statali complessivamente.

Ma in un'azienda industriale di trasporto come le ferrovie dello Stato e in tutte le aziende similari, anche straniere, si attuano sistemi particolari di retribuzione in aggiunta agli stipendi per stimolare l'interessamento al servizio e che sono costituiti da particolari premi: premio di economia di combustibile, premi di percorrenza per spingere il personale a lavorare effettuando dei treni in percorsi redditizi e non attendere nelle stazioni o nei depositi del personale per inerzia o mancanza d'iniziativa, ed effettuare così un effettivo servizio dei treni sempre più intenso e razionale; premi per una maggiore produzione nelle officine a liquidazione Rowan: cottimo a tempo, cottimo a rendimento, premi per l'impiego razionale delle macchine, premi per la manutenzione delle locomotive ed altri ancora. E qui mi riferisco all'appassionata esaltazione che l'ingegnere Lombardi ha fatto dell'opera dei ferrovieri, ed in particolare dei macchinisti.

Un locomotore ad esempio che costa 90 milioni è una macchina complessa ed insieme delicata. Colui che la guida deve avere tutto l'interesse di curare la manutenzione, ed è naturale che un premio per la sua buona conservazione ed impiego intensivo debba essere considerato come uno stimolo a migliorare ed un riconoscimento dei risultati raggiunti.

Orbene, da qualche settimana ho avuto il consenso da parte del Governo, dal Ministro del tesoro e dal Presidente del Consiglio. di studiare una modificazione ed un miglioramento di tali premi, intesi ad eliminare gli sprechi, a migliorare i servizi, ad interessare il personale alle economie ed alla buona utilizzazione dei mezzi ad esso affidati.

Questi premi sono già stati elaborati d'accordo con i rappresentanti del personale

interessato e formeranno oggetto di un'apposita disposizione legislativa che tra breve avrò l'onore di presentare al Parlamento.

I nuovi premi, in un primo tempo non daranno delle economie corrispondenti alle maggiori spese, perché essi faranno sentire la loro benefica influenza soltanto in un secondo tempo. Perciò le eventuali maggiori spese troveranno una contropartita gradualmente più importante nella riorganizzazione tecnica dell'azienda. Inoltre essi potranno avere la loro contropartita attiva dall'aumento degli introiti che potranno derivare dal maggiore interessamento all'acquisizione del traffico da parte del personale interessato, ed inoltre, da una avveduta e razionale modificazione delle tariffe di trasporti. Sono stato ripetutamente invitato dagli oratori che mi hanno preceduto, a fare qualche cenno su quelli che saranno i concetti che seguiremo nella politica delle tariffe ferroviarie.

Finora, nella preoccupazione di risolvere problemi assillanti molto gravi, (della ricostruzione, soprattutto) l'attuazione dell'adeguamento delle tariffe agli effettivi costi dei trasporti è avvenuta in modo provvisorio, aumentando di una determinata percentuale le tariffe esistenti. Le percentuali adottate non furono poi tutte le stesse.

Per esempio le tariffe della prima classe sono state aumentate di 14 volte, quelle della seconda e terza classe di 11 volte rispetto all'anteguerra. Per alcuni treni con servizio operaio l'aumento è stato invece di sole quattro volte anteguerra. Oggi in conseguenza di simili modificazioni costa meno andare dalla stazione di Milano alla stazione di Como, facendo, così, 50 chilometri in treno, che andare in tramvai dalla stazione a piazza del Duomo!

Ora noi dobbiamo avviarci se non alla completa abolizione delle tariffe sottocosto di carattere politico, almeno verso tale strada per giungere senza scosse alla sistemazione di esse, realizzando dei prezzi di trasporti corrispondenti alle spese effettive di essi.

Bisognerà tra l'altro tenere conto della concorrenza che la ferrovia sostiene nei confronti del traffico automotore stradale, ma fortunatamente questo problema non è nuovo per i tecnici dei trasporti e quindi si hanno al riguardo degli orientamenti abbastanza sicuri. Basta guardare un po' fuori dei nostri confini, in Paesi ad economia più progredita, per vedere che possono coesistere e vivere bene insieme tanto i trasporti sulla ferrovia come quelli su strada: è sufficiente al riguardo che ciascuna delle due attività scelga il settore

dei trasporti che risulti più conveniente e cioè che abbia un costo effettivo minore. E allora, nella politica di equilibrio tra le due attività di traffico automobilistico e di traffico ferroviario, noi daremo possibilità di sviluppo delle tariffe ferroviarie là dove l'automobile non può intervenire; infatti, se analizzate i traffici automobilistici in concorrenza con le ferrovie, voi trovate che la distanza di massima convenienza per un servizio automobilistico è dell'ordine di 150-200 chilometri; si tratta dunque di traffici a carattere principalmente locale. Entro tali limiti ed in determinate condizioni di traffici l'automobile può fare dei servizi redditizi ed economicamente convenienti, lasciando invece alla ferrovia i servizi pesanti e a lungo percorso; difatti sono proprio i servizi di massa dei viaggiatori e delle merci che hanno la convenienza di venire svolti sulle rotaie anziché sulle strade ordinarie.

Se noi attueremo gradualmente una politica differenziale sia per tipo di merci o per servizi viaggiatori che per distanze dei trasporti, la quale mantenesse in vita sia l'uno che l'altro mezzo di trasporto, noi potremo dare possibilità di sviluppo ad entrambe le attività e quindi evitare di compromettere lo sviluppo delle industrie che ad esse sono collegate.

Questo è un concetto che ho appena accennato ma che dovrebbe invece venire sviluppato molto profondamente; per definirlo in termini concreti abbiamo fatto eseguire degli studi accurati che sono quasi pronti. Si tratta soltanto di stabilire il metro da applicare ad essi in modo da giungere a determinare il prezzo unitario di ogni tipo di trasporti.

Qui penso — col relatore Troisi — che bisogna andare molto adagio, perché, per esempio, per raggiungere un equilibrio fra spese ed introiti della ferrovia, bisogna avere la certezza (e confesso che ancora non ho assolutamente questa certezza) che oggi i trasporti ferroviari siano fatti con una spesa che sia proprio quella economicamente più conveniente. E allora bisognerà stabilire prima di tutto quale dovrà essere il vero costo di esercizio del trasporto su rotaia per commisurare ad esso la media ponderale delle tariffe da applicare. Ma ciò non è facile attuare specialmente oggi, perché siamo ancora in fase di ricostruzione con spese superiori a quelle tecnicamente realizzabili.

Quindi, in questo momento e in queste condizioni, dobbiamo essere prudenti e prevedere gli aumenti di tariffe in modo gra-

duale. Sono d'accordo col Relatore nel dire che in uno studio completo di adeguamento delle tariffe si dovrà tener conto di queste esigenze e soprattutto della gradualità, anche perché l'economia finale in cui si stabilizzeranno i trasporti italiani non sarà certamente più quella dell'anteguerra. Dopo un cataclisma come la guerra i traffici si sistemeranno in modo diverso e soddisferanno a diverse esigenze. I cicli di utilizzazione del materiale mobile si stabilizzeranno con durate diverse e quindi anche il quantitativo dei carri e delle carrozze potrà essere minore o superiore rispetto alla consistenza dell'anteguerra, e forse dovremo anche costruire quantità di carri diverse e di diverso tipo rispetto a quelle necessarie allora.

Dobbiamo perciò andare con prudenza, sia nella ricostruzione del patrimonio che in quella dei mezzi strumentali. Ed allora anche nelle modificazioni delle tariffe e dei sistemi economici dai quali prende alimento l'amministrazione ferroviaria, avremo da fare modificazioni conseguenti e graduali. Con questo criterio noi abbiamo stabilito le direttive che sono state attuate nella compilazione delle nuove tariffe ferroviarie.

Ho il dovere di dire qualche cosa sul problema del premio annuale concesso al personale ferroviario ed a cui ha accennato l'onorevole Imperiale. Esso, innanzi tutto, è un premio stabilito per legge, per prestazioni eccezionali, e deve risultare del 0,5 per mille degli impegni patrimoniali assunti nella ricostruzione ferroviaria per ricompensare la genialità dei progettisti, l'attività dei costruttori, la diligenza dei collaudatori. L'opera di ricostruzione è concepita ed attuata soltanto da coloro i quali hanno le attitudini necessarie e che sono selezionati sia per cultura che per pratica. È quindi naturale, come vuole la disposizione che questo premio vada in modo particolare ai tecnici, ai compilatori di studi, agli organizzatori di lavoro.

In totale sono circa 63 mila agenti, onorevole Imperiale, che sono premiati. E questo nostro notevole complesso di agenti dimostra quanto sia diffusa la competenza nel campo specifico della ricostruzione nel complesso della famiglia ferroviaria. Quindi, se i duecentocinquanta milioni dell'esercizio 1947-48 sono diventati trecento nell'attuale esercizio, è precisamente perché in questo ultimo è prevista un'assegnazione di fondi straordinari per la ricostruzione (con buona volontà del nostro Ministro del tesoro) in misura superiore a quelli dell'anno scorso e che saranno sicuramente impiegati. Ecco la

ragione dell'aumento di stanziamento, onorevole Imperiale.

E in ultimo voglio dire qualche cosa sulla questione degli esonerati politici, sollevata in modo molto esplicito dall'onorevole Lombardi. La legge che noi abbiamo in materia e che è in atto, è una legge che ha risolto, si può dire, la generalità dei casi con piena soddisfazione. Ho detto poc'anzi che in un anno ho deciso oltre 14 mila casi di esonerati politici, ed ho avuto la soddisfazione di non avere che pochi reclami, per giudizi non corrispondenti alla situazione dei fatti. Ciò, mi dà motivo di ritenere che i giudizi emessi siano stati al massimo equanimi ed esaurienti. Penso difatti che, se una Commissione ha esaminato 14 mila casi ed ha avuto soltanto da 100 a 200 reclami, questa Commissione ha lavorato bene.

Dove è il punto scottante che è stato richiamato dall'onorevole Lombardi e dall'onorevole Suraci? Esso è limitato al fatto che gli esonerati dello sciopero del 1° agosto 1922 non sono stati tutti considerati come esonerati politici quando furono licenziati prima del 28 ottobre 1922. La vertenza è molto complessa perché la legge ha stabilito che gli esonerati politici che sono stati esonerati nel periodo tra il 1° agosto e il 28 ottobre 1922, quando cioè c'era ancora un Governo democratico nello Stato italiano, non dovessero considerarsi vittime di persecuzioni politiche. Noi tutti, compreso il Governo, nel caso di particolari organizzatori antifascisti, abbiamo ritenuto il contrario, dando carattere politico a quello sciopero. In tal senso è stata compilata l'ultima legge, e quindi i ferrovieri di ruolo che si sono trovati in questa situazione sono stati nuovamente sistemati. Le difficoltà sorgono laddove gli esonerati dopo lo sciopero del primo agosto, ma prima del 28 ottobre 1922, siano avventizi coi requisiti per la sistemazione in prova, ma non in pianta stabile. Il regolamento in vigore, stabiliva allora e stabilisce tutt'ora che si devono considerare in pianta stabile soltanto coloro i quali hanno avuto la comunicazione ufficiale di essere stati immessi in pianta stabile. In attesa debbono considerarsi sempre avventizi. La legge è chiara e questo riguardo e quindi era d'uopo applicarla. Vi è poi un'altra condizione che può essere aggiunta a quella che ho citato ed è che per questi esonerati politici si può far luogo a riassunzione soltanto a condizione che essi, all'atto del riconoscimento dei titoli per la riassunzione, abbiano conservato ancora i requisiti per essere mantenuti in servizio. Questa

seconda condizione, non è riconosciuta per tutti coloro che all'atto dell'esame della loro pratica hanno superato i limiti regolamentari di età per rimanere in servizio.

Io convengo, come ho detto all'ingegnere Lombardi, che noi dovremo considerare i requisiti fisici indipendentemente dall'età, però per poter fare questo occorre un emendamento alle disposizioni legislative. Sono pochi i casi e se sarà possibile esaminare nuovamente questo particolare dei requisiti fisici, io non ho difficoltà da sollevare, soprattutto perché il problema, come dice l'onorevole Suraci, si limita a due, tre casi per ogni compartimento. Esso è un problema soprattutto di principio.

E quindi non credo che grandi difficoltà si potranno incontrare se verrà proposto dal Parlamento il necessario emendamento alla vigente disposizione. Comunque, debbo precisare che, finché la legge non è modificata, ho il dovere di farla rispettare.

Ed ora, per concludere, consentitemi che vi dica due brevi parole sulla parte straordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato, che è quella costituita essenzialmente dalle spese per la ricostruzione dei danni provocati dalla guerra.

Prima di accennarvi ai programmi che abbiamo studiato per il futuro, desidero ringraziare gli onorevoli deputati che si sono espressi in modo così lusinghiero per tutti i ferrovieri. Io non posso che associarmi a loro e dichiarare da questo mio posto di responsabilità il compiacimento del Governo per tutti i tecnici ferrovieri, dall'ultimo gregario al loro direttore generale, che hanno con tanta fede, intelligenza e scienza superato le difficoltà incontrate nell'opera che ormai si delinea nella sua armonica concretezza. (*Applausi*).

Ad essa il Governo non ha lesinato i necessari finanziamenti. Ne avete la documentazione nella relazione: sono 322 miliardi già stanziati fino ad oggi. Altri 20 ne saranno stanziati sul piano E. R. P. di quest'anno. Fu inoltre autorizzato, con decreto 7 maggio 1948, un prestito ferroviario per 50 miliardi che sarà emesso fra pochi giorni. In totale, quindi, abbiamo impegnato fino ad oggi una somma di 392 miliardi per la ricostruzione ferroviaria. La spesa complessiva sarà di circa 700 miliardi. Siamo dunque ad oltre il 60 per cento del cammino che dovremo ancora percorrere per ultimare la nostra opera. Ma dopo di questo, dovremo pensare al miglioramento patrimoniale dell'azienda stessa. E qui mi corre l'obbligo di dirvi che se oggi noi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

dovessimo costruire quello che abbiamo già costruito con i 322 miliardi, dovremmo pensare, che l'opera di ricostruzione completa non costerebbe allo Stato soltanto i previsti 700 miliardi, ma, tenendo conto dell'epoca in cui i lavori furono eseguiti, noi avremmo dovuto spendere 950 miliardi di lire con il potere di acquisto odierno. Ciò vi dimostra che la rapidità della ricostruzione, è stato un elemento che ha potuto avvantaggiarsi della svalutazione della lira. Se noi abbiamo fatto presto abbiamo dato un vantaggio al nostro Ministro del tesoro, che oggi tiene ferma la lira ad un valore costante, perché possiamo richiedergli di meno di quello che sarebbe stato necessario.

Ci ripromettiamo, con il nostro lavoro, non solo lo scopo di ridare alla Nazione i mezzi di trasporto ferroviari necessari alla nostra economia, ma anche e soprattutto di rendere gradualmente la gestione del servizio ferroviario sempre più organica ed economica.

Un aspetto caratteristico di questo lavoro è bene che non venga dimenticato; ed è quello dell'enorme influenza che la ricostruzione ferroviaria ha avuto nel passato ed ha tuttora nel riassetto economico del Paese; e che fu già accennato da alcuni di voi nelle vostre relazioni. La ricostruzione ferroviaria ha consentito alle nostre industrie di costruzioni civili ed elettromeccaniche, medie e pesanti, di superare la congiuntura che si è manifestata dopo la liberazione e che permane. La ricostruzione degli impianti e delle scorte di materiali di consumo ha messo in moto e mantiene in vita una notevole attività produttiva che oggi noi non possiamo più trascurare.

Si lavora per le ferrovie dello Stato e per le industrie di trasporti pubblici ferro-tramviari per un importo di oltre 3 miliardi al mese nel campo dell'attività meccanica, e poco meno in quello della costruzione edile. Tale volume di ordinazioni consente di fare lavorare permanentemente un complesso dai 180 ai 200 mila lavoratori di tutti i rami produttivi, che si aggiungono ai ferrotramviari che sono permanentemente occupati a questo scopo. Ritengo che sia motivo di compiacimento il poter constatare che questo lavoro è stato apprezzato anche oltre i confini, e che oggi l'Italia con le sue industrie di costruzione ferroviaria contribuisce non solo alla propria ricostruzione, ma anche a quella dei carri ferroviari necessari ad alcune grandi reti europee. Credo doveroso segnalare che un simile risultato è la conseguenza del nostro lavoro, e deve essere qui messo nel dovuto

rilievo. Nei programmi e nelle proposte dei nuovi lavori che sono indicati nella relazione al progetto di legge, sottoposto alla vostra approvazione, non sono compresi i programmi futuri delle ferrovie dello Stato, né quelli già previsti nella prima destinazione del fondo E. R. P. Forse, in questa rassegna per quanto riguarda l'attività del Ministero, non sarà male dare qualche accenno di qualcuno dei più salienti. Oltre il 50 per cento delle somme stanziata nella parte straordinaria del bilancio e di quelle che verranno stanziata per il Piano E. R. P., sarà destinato a lavori di sistemazione e potenziamento delle ferrovie meridionali. L'Italia meridionale, sotto il punto di vista della ricostruzione ferroviaria, per il fatto che non ha dovuto subire distruzioni cospicue e massicce dopo la liberazione e che la ricostruzione è stata iniziata due anni prima di quella dell'Italia settentrionale, evidentemente si trova ad aver completata la ricostruzione dei propri impianti prima di quelli del nord, che ha avuto distruzioni più cospicue ed ha cominciato i lavori dopo, a causa della guerra che ha percorso il nostro Paese. Dobbiamo perciò dividere un po' il nostro lavoro. Mentre dobbiamo proseguire e intensificare la ricostruzione degli impianti distrutti del nord, dobbiamo già pensare fino da oggi di fare qualche lavoro di rivalutazione tecnica e organizzativa per gli impianti del sud. Questa è la ragione per cui abbiamo già previsto e già dato un deciso impulso alla elettrificazione *ex novo*, in aumento patrimoniale, della Siracusa-Catania-Messina-Palermo a cominciare dal valico della Peloritana, già in lavorazione; che una nuova nave traghetto il *Mongibello*, sarà varata nei prossimi mesi e verrà destinata al servizio dello Stretto di Messina; che gli studi per la nuova stazione di Napoli sono quasi ultimati; che la parte frontale della stazione di Roma-Termini è già in lavorazione e si prevede ultimata entro un anno; che il tratto della metropolitana di Roma che da Termini va fino alla zona Ostiense sarà ultimata per la fine del 1949 o per il principio del 1950, cioè prima dell'Anno Santo.

Non vi elenco tutti gli altri lavori in corso in tutta Italia nelle varie zone della rete ferroviaria. Riuscirei sicuramente monotono. Posso soltanto assicurarvi che la fiducia del Governo e del Parlamento e le parole di elogio degli onorevoli Lombardi, Tambroni, e Troisi per i ferrovieri, sono veramente sentite da tutti noi; e sarò lieto di riportarle a coloro che presiedono a questo poderoso lavoro, perché sono sicuro che esse non ver-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

ranno deluse e che tutti i dipendenti del mio Ministero saranno sempre orgogliosi di aver dato la loro attività fattiva ed intelligente a questa grande opera che è uno dei cardini principali della ripresa economica del Paese. (*Vivissimi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame dei capitoli, avvertendo che, quando non vi siano osservazioni, basterà la semplice lettura del capitolo perchè si ritenga approvato. Si dia lettura dei capitoli.

SULLO, segretario, legge.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.—Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 319.800.000.

Capitolo 2. Personale di ruolo — Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo — Assicurazioni sociali e indennità di licenziamento, lire 220.200.000.

Capitolo 3. Personale delle ferrovie dello Stato, delle poste e dei telegrafi in servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — Stipendi ed assegni da rimborsare alle suddette Amministrazioni, lire 14.080.000.

Capitolo 4. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato od Enti che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (art. 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 15.000.000.

Capitolo 5. Premio giornaliero di presenza al personale non di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 7.300.000.

Capitolo 6. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo dell'amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre amministrazioni dello Stato od Enti, che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (art. 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 15.000.000.

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

Capitolo 8. Compensi in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato od Enti, che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (art. 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 500.000.

Capitolo 9. Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché a quello già appartenente all'Ispettorato medesimo e alle relative famiglie, lire 1.800.000.

Capitolo 10. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al personale di altre Amministrazioni dello Stato estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dell'Ispettorato suddetto e al personale addetto ai Gabinetti, lire 30.000.000.

Capitolo 11. Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e al personale di altre Amministrazioni dello Stato estraneo all'Ispettorato, distaccato a prestare servizio presso l'Ispettorato suddetto, lire 2.000.000.

Capitolo 12. Personale di ruolo — Indennità di missione e rimborso spese di trasporto, lire 15.000.000.

Capitolo 13. Personale non di ruolo — Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto, lire 500.000.

Capitolo 14. Assegni o indennità agli addetti al Gabinetto del Ministro e alla Segreteria particolare del Sottosegretario di Stato, lire 4.180.000.

Capitolo 15. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 15.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 16. Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali, lire 46.000.000.

Capitolo 17. Spese di ufficio per gli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 2.500.000.

Capitolo 18. Spese relative all'acquisto, manutenzione, esercizio e noleggio delle automobili — Assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro dei conducenti degli autoveicoli assegnati agli uffici dipendenti, lire 10.000.000.

Capitolo 19. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 200.000.

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

Capitolo 21. Spese postali, telegrafiche e telefoniche (*Spesa obbligatoria*), lire 6.000.000.

Capitolo 22. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 100.000.

Capitolo 23. Spese per liti ed arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 80.000.

Capitolo 24. Spese casuali, lire 100.000.

Capitolo 25. Indennità e diarie ai componenti di commissioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 1.000.000.

Capitolo 26. Spese per il funzionamento delle Commissioni istituite nell'interesse dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 500.000.

Capitolo 27. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (art. 3 del regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 1 milione.

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

Debito vitalizio. — Capitolo 29. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (*Spese fisse*), lire 24.500.000.

Capitolo 30. Indennità per una sola volta, invece di pensione, al personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21

agosto 1921, n. 1144, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 350.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale. — Capitolo 31. Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione Italo-Svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 500.000.

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

Capitolo 33. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168, per lavori ed incrementi patrimoniali e per trasformazione del sistema di trazione di ferrovie concesse (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato col regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447; decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, articoli 30 e 35 del regio decreto legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752 e art. 27 regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 1.692.000.000.

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

Capitolo 35. Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125; 21 luglio 1911, n. 852; 23 giugno 1912, n. 659; 8 giugno 1913, n. 631 e art. 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 3.200.000.

Capitolo 36. Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 262 del testo unico di legge approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con regio decreto-legge 12 ottobre 1913, n. 1261, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 ed alle ferrovie economiche di interesse locale di cui all'articolo 1, comma 2º, del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, numero 1752 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58, lire 4.350.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 37. Sovvenzioni per concessioni di filovie e per trasformazioni in filovie di ferrovie pubbliche e tramvie extraurbane (art. 2 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 2502 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 500.000.

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

Capitolo 39. Sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio di funivie in servizio pubblico (legge 23 giugno 1927, n. 1110 e art. 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 250.000.

Spese diverse. — Capitolo 40. Spese per il servizio automobilistico delle Amministrazioni centrali dello Stato (decreto legislativo luogotenenziale 7 novembre 1944, n. 436), lire 20.000.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 41. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto per opere di carattere straordinario al personale dell'Amministrazione centrale e degli Ispettori compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché al personale di altre Amministrazioni dello Stato, estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato stesso, lire 150.000.000.

Capitolo 42. Retribuzioni al personale estraneo all'Amministrazione per speciali lavori inerenti a studi, compilazione di progetti, direzione, assistenza e collaudi per opere di carattere straordinario, lire 400.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione. — Capitolo 43. Sussidi straordinari di esercizio (articolo 24 lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato (art. 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447 e regio decreto legge 4 giugno 1936, n. 1336, convertito nella legge 28 dicembre 1936, n. 2424),

anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio (art. 106 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447) — Spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 1.177.000.000.

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

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

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

Capitolo 47. Provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata (decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346; articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 gennaio 1947, n. 9 e articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877), lire 2.500.000.000.

Costruzione di strade ferrate. — Capitolo 48. Spese per costruzioni di strade ferrate in concessione a pagamento non differito — Corresponsione straordinaria in capitale delle sovvenzioni per costruzioni, lavori ed incrementi patrimoniali, trasformazione di sistemi di trazione di ferrovie e tramvie a norma del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, lire 10.000.000.

Capitolo 49. Spese per la concessione di sola costruzione di lavori ferroviari urgenti a pagamento non differito (decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552, 20 dicembre 1946 n. 655 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597), lire 660 milioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 50. Spese per la costruzione e l'approvvigionamento dei mezzi di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma (regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597), lire 340.000.000

Capitolo 51. Spese per la costruzione della ferrovia Circumflegrea (regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485 - 4^a delle 10 annualità), lire 130.000.000.

Capitolo 52. Spese per la esecuzione delle opere di ripristino e trasformazione della ferrovia Sangritana concessa all'industria privata (art. 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 ottobre 1947, n. 1210), lire 1.300.000.000.

Capitolo 52-bis. Spese per l'esecuzione delle opere di ripristino e di completamento del tronco ferroviario demaniale da Umbertide a San Sepolcro (articoli 1 e 3 del decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396), lire 500.000.000

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

Spese diverse. — Capitolo 54. Indennità di requisizione degli autoveicoli — Spese varie per il ricovero e la custodia degli autoveicoli in consegna agli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (decreto legislativo luogotenenziale 1^o febbraio 1945, n. 46, integrato dal decreto legislativo luogotenenziale 4 gennaio 1946, n. 149), lire 20.000.000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 737.840.000

Debito vitalizio, lire 24.850.000

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 1.717.660.000

Spese diverse, lire 20.000.000

Totale della Categoria I. - Parte ordinaria, lire 2.500.350.000

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali lire 15.400.000

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 3.686.976.800

Costruzione di strade ferrate, lire 2.940.050.000

Spese diverse, lire 20.000.000

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 6.662.426.800

Categoria I (Spese effettive ordinarie e straordinarie), lire 9.162.776.800

Stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'eser-

cizio finanziario dal 1^o luglio 1948 al 30 giugno 1949. — Titolo I. *Parte ordinaria.* (Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Sezione I. *Prodotti del traffico e proventi diversi.* — § 1. *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Prodotti della rete principale è dello stretto di Messina, lire 110.000.000.000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule, lire 100.000.000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 3. Redditi patrimoniali, lire 300.000.000

Capitolo 4. Telegrammi privati, lire 15 milioni.

Capitolo 5. Noti attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 10.000.000.

Capitolo 6. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria, lire 850.000.000.

Capitolo 7. Prodotti per servizi accessori, lire 70.000.000.

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

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

Capitolo 10. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule, lire 100.000.

Capitolo 11. Utili di magazzino, lire 800 milioni.

§ 3. *Introiti per rimborsi di spesa.* — Capitolo 12. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa, lire 200.000.000.

Capitolo 13. Ricuperi di carattere generale, lire 2.500.000.000.

Capitolo 14. Proventi derivanti dall'applicazione della quota del 0,50 per cento sulle spese di ricostruzione (decreto ministeriale 10 maggio 1946) (capitolo n. 33 della spesa), lire 350.000.000.

Capitolo 15. Ricuperi dei servizi, lire 6.200.000.000.

Capitolo 16. Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie secondarie Sicule, lire 400.000.

Capitolo 17. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materiali fuori uso od esuberanti, lire 135 milioni.

Capitolo 18. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 115.000.000.

Capitolo 19. Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 27.000.000.

Capitolo 20. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e regio decreto-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 20.220.000.

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

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

§ 4. *Entrate eventuali.* — Capitolo 23. Proventi eventuali, lire 400.000.000.

Capitolo 24. Contributo dell'Erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee (art. 5 comma 2°, della legge 4 maggio 1936, n. 844 e art. 4 della legge 28 settembre 1942, n. 1140), lire 70.000.000.

Capitolo 25. Prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 10 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, convertito nella legge 14 settembre 1941, n. 1115), *per memoria.*

Capitolo 26. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria.*

Capitolo 27. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto, *per memoria.*

Capitolo 28. Convenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, lire 63.210.000.000.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 29. Concorso di enti pubblici e privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 57 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 30. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 57 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 31. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo numero 58 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 32. Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto (capitolo n. 59 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 33. Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliorie alle linee ed agli impianti (capitolo n. 60 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 34. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule (capitolo n. 61 della spesa), *per memoria.*

Titolo II. *Parte straordinaria.* (Art. 18, 2° capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 35. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale e per lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, *per memoria.*

Capitolo 36. Somma da provvedersi per far fronte alle spese per la elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui alla legge 30 maggio 1940, n. 728, *per memoria.*

Capitolo 37. Somma da provvedersi dall'Amministrazione ferroviaria mediante operazioni di credito per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari, in dipendenza dell'Esposizione universale ed internazionale (regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2613), *per memoria.*

Capitolo 38. Avanzo della gestione assegnato all'Amministrazione ferroviaria per provviste ed opere di carattere patrimoniale (regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043) capitolo n. 77 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 39. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro, lire 2.300.000.000.

Capitolo 40. Introiti da assegnare alle spese di riparazione e di ricostruzione causate dalla guerra a complemento delle somme da provvedersi dal Tesoro (capitolo n. 86 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 41. Assegnazione straordinaria corrispondente all'utile netto del monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli, destinata ai miglioramenti del materiale rotabile (art. 13 del regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1078, convertito nella legge 4 gennaio 1937, n. 112 e art. 8 della legge 28 settembre 1940, n. 1397) (capitolo n. 80 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 42. Somma da provvedere dal Tesoro per far fronte alle spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitolo n. 86 della spesa), lire 70.000.000.000.

Capitolo 43. Somma da provvedersi dal Tesoro per far fronte alle spese per la costruzione o l'acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1946, n. 95) (3ª rata) (capitolo n. 87 della spesa), lire 2.250.000.000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* (Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 44. Fondi forniti dal Tesoro per aumento

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

della dotazione di magazzino (capitoli numeri 85 e 88 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 45. Forniture ai Servizi (capitolo n. 88 della spesa), lire 68.980.000.000.

Capitolo 46. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 88 della spesa), lire 1.020.000.000.

Capitolo 47. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 89 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 48. Ritenute per garanzia effettuate ai fornitori (capitolo n. 90 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 49. Prelevamenti dal Fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 91 della spesa), *per memoria*.

§ 2. *Gestione viveri « La Provvida »*. — (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597; regio decreto 4 febbraio 1932, n. 125 e decreto legislativo luogotenenziale 15 marzo 1945, n. 160). — Capitolo 50. Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 92 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 51. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 93 della spesa), lire 4.500.000.000.

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 94 della spesa), lire 48.500.000.000.

Capitolo 53. Corrispettivo dei lavori fatti in cantieri e officine diverse e della energia prodotta nelle centrali elettriche (capitolo n. 95 della spesa), lire 740.000.000.

Capitolo 54. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 96 della spesa), lire 8.000.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. (legge 9 luglio 1908, n. 418, e regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 55. Ritenute al personale, lire 1.470.500.000.

Capitolo 56. Ricupero della parte a carico del Tesoro delle pensioni pagate ad agenti gestioni austriache ed a quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato (legge 6 luglio 1940, n. 952) (capitolo n. 100 della spesa), lire 290.000.000.

Capitolo 57. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 54.500.000.

Capitolo 58. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie

di pensionati e sussidiati (capitolo n. 101 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 59. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti sull'amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, *per memoria*.

Capitolo 60. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 61. Contributo straordinario dell'Erario a parziale copertura del disavanzo di gestione per effetto della insufficienza delle riserve e dell'eccesso nel numero di pensionati dovuto ad eventi straordinari (art. 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844 e art. 4 della legge 28 settembre 1942, n. 1140), lire 250.000.000.

Capitolo 62. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria (capitolo n. 22 della spesa), lire 15.180.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. (Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, e regio decreto-legge 21 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 63. Ritenute ordinarie, lire 600.000.

Capitolo 64. Interessi sul patrimonio della gestione, lire 200.000.

Capitolo 65. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 66. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 23 della spesa), lire 155.000.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. (Testo unico sull'edilizia popolare ed economica approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1540). — *Patrimonio*. — Capitolo 67. Somme mutuate per acquisto e costruzione di case (art. 153-testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e legge 10 giugno 1939, n. 931) (capitoli numeri 106 e 107 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 68. Ricavi patrimoniali (capitoli nn. 106 e 107 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 69. Somma da provvedersi dal Tesoro per le spese di riparazione e di ricostruzione dei fabbricati danneggiati o distrutti per cause di guerra (capitolo n. 108 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 70. Affitti delle case, lire 102.500.000.

Capitolo 71. Proventi e ricuperi diversi, lire 3.300.000.

Capitolo 72. Prelevamenti dal fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 4 del regolamento per l'esecuzione della legge 14

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

luglio 1907, n. 553, approvato con regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 73. Ricupero dell'eccedenza passiva della gestione, lire 40.200.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*. (Legge 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370; regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713; art. 1 del regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251; regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, convertito nella legge 24 aprile 1935, n. 978 e regio decreto 11 marzo 1937, n. 759). — *Patrimonio*. — Capitolo 74. Somme prelevate dalle disponibilità patrimoniali ed introiti straordinari da investire in beni immobili e mobili (capitolo n. 117 della spesa), lire 10.000.000.

Gestione. — A) Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale. Capitolo 75. Contributo del personale, lire 700.000.000.

Capitolo 76. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 26 della spesa), lire 700.000.000.

Capitolo 77. Multe al personale, lire 3.000.000.

Capitolo 78. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire cento, lire 8.000.000.

Capitolo 79. Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202), lire 35.000.000.

Capitolo 80. Interessi sul Fondo dell'Opera, lire 6.600.000.

Capitolo 81. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali, *per memoria*.

Capitolo 82. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, *per memoria*.

Capitolo 83. Entrate diverse ed eventuali, *per memoria*.

B) Colonie marine e climatiche. Capitolo 84. Contributo del personale, *per memoria*.

Capitolo 85. Rette per l'ammissione alle colonie, *per memoria*.

Capitolo 86. Entrate diverse ed eventuali, lire 110.000.000.

C) Fondazione Vittorio Emanuele III. Capitolo 87. Interessi sul patrimonio, *per memoria*.

Capitolo 88. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria e dell'Opera di previdenza, *per memoria*.

Capitolo 89. Rette per l'ammissione alle colonie, *per memoria*.

Capitolo 90. Entrate diverse ed eventuali, *per memoria*.

Titolo VIII. *Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni*. — (Leggi 30 giugno 1908, n. 335, 25 giugno 1909, n. 372; regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251 e legge 4 luglio 1941, n. 737). — Capitolo 91. Introiti della gestione (capitolo n. 131 della spesa), lire 30.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei Mutui al personale*. — (Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641; regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251 e art. 1 del regio decreto 29 luglio 1933, n. 1109). — *Patrimonio*. — Capitolo 92. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (capitolo n. 132 della spesa), lire 50.000.000.

Gestione. — Capitolo 93. Introiti della gestione (capitolo n. 133 della spesa), lire 60.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*. — (Legge 5 ottobre 1920, numero 1432; regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2118; regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624; regio decreto-legge 9 dicembre 1935, n. 2473, convertito nella legge 30 aprile 1936, n. 876 e legge 10 giugno 1939, n. 931). — *Patrimonio*. — Capitolo 94. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (capitolo n. 134 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 95. — Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari. Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui (capitoli nn. 135 e 136 della spesa), lire 15.000.000.

Capitolo 96. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (regio decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412 convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 137 della spesa), *per memoria*.

Titolo XI. *Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli (Stralcio)*. (Regio decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 212, e articolo 8 della legge 11 febbraio 1941, n. 59), Capitolo 97. Ricavo vendite e accreditamenti vari (capitolo n. 138 della spesa), *per memoria*.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni (Stralcio)*. (Decreto legislativo luogotenenziale 7 settembre 1945, n. 652). — Capitolo 98. Ricavo vendite e accrediti vari (capitolo n. 139 della spesa), *per memoria*.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 99. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 140 della spesa), lire 12.000.000.000.

Capitolo 100. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 141 della spesa), lire 4 miliardi.

Capitolo 101. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 142 della spesa), lire 25.000.000.000.

Capitolo 102. Mandati a disposizione e di anticipazione estinti (capitolo n. 143 della spesa), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 103. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 144 della spesa), lire 230.000.000.

Capitolo 104. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 145 della spesa), lire 50.000.000.

Capitolo 105. Imposte a carico della parte ordinaria del bilancio, del fondo pensioni e dell'opera di previdenza, sulle competenze del personale (art. 18 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 778). (capitolo n. 146 della spesa), lire 2.075.000.000.

Capitolo 106. Imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 147 della spesa), lire 100.500.000.

Capitolo 107. Imposta generale sull'entrata (capitolo n. 148 della spesa), lire 1.100.000.000.

Capitolo 108. Ritenute sulle competenze del personale sussidiario e contrattista e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (capitolo n. 149 della spesa), lire 100.000.000.

Capitolo 109. Ritenute sulle competenze del personale e corrispondente contributo dell'Amministrazione a favore dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza dipendenti statali per l'assistenza sanitaria (capitolo n. 150 della spesa), lire 1.050.000.000.

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 185.404.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire, 74.550.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 259.954.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 70.000.000.000.

§ 2. Gestione viveri « La Provvida », lire 4.500.000.000.

§ 3. Officine e scorte, lire 57.240.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 17.245.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 155.800.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 146.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 1.572.600.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 30.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (*Stralcio*).

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (*Stralcio*).

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 41.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 192.014.400.000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 4.705.500.000.

Totale generale dell'entrata, lire 456.674.400.000.

Stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese d'esercizio della rete ferroviaria e dello stretto di Messina*. (Art. 19 primo capoverso e art. 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429; modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372 e dall'art. 9 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, convertito nella legge 14 settembre 1941, n. 1115). — § 1. *Servizi della Direzione generale*. — Capitolo 1. Personale, L. 2.950.000.000.

Capitolo 2. Forniture spese ed acquisti, lire 450.000.000.

§. 2. *Servizio movimento*. — Capitolo 3. Personale, lire 36.050.000.000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti, lire 3.650.000.000.

Capitolo 5. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 40.000.000.

§. 3. *Servizio commerciale e del traffico*. — Capitolo 6. Personale, lire 1.130.000.000.

Capitolo 7. Forniture, spese ed acquisti, lire 70.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 8. Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporti, rimaste totalmente o parzialmente scoperte, lire 310.000.000.

§ 4. *Servizio materiale e trazione.* — Capitolo 9. Personale, lire 14.365.000.000.

Capitolo 10. Forniture, spese ed acquisti, lire 34.715.000.000.

Capitolo 11. Manutenzione del materiale rotabile, lire 22.000.000.000.

§ 5. *Servizio lavori e costruzioni.* — Capitolo 12. Personale, lire 17.960.000.000.

Capitolo 13. Forniture, spese ed acquisti, lire 5.100.000.000.

Capitolo 14. Manutenzione della linea, lire 14.500.000.000.

Capitolo 15. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra, *per memoria.*

§ 6. *Linee secondarie a scartamento ridotto.* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 16. Personale, lire 285.000.000.

Capitolo 17. Forniture, spese ed acquisti, lire 300.000.000.

Capitolo 18. Manutenzione del materiale rotabile, lire 100.000.000.

Capitolo 19. Manutenzione della linea, lire 210.000.000.

§ 7. *Navigazione dello stretto di Messina.* — Capitolo 20. Personale, lire 195.000.000.

Capitolo 21. Forniture, spese ed acquisti, lire 220.000.000.

§ 8. *Spese generali dell'Amministrazione — Spese generali attinenti al personale.* — Capitolo 22. Contributo al Fondo pensioni e sussidi (regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 (capitolo n. 62 dell'entrata), lire 15.180.000.000.

Capitolo 23. Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi (regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 e regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 174, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473) (capitolo n. 66 dell'entrata), lire 155.000.000.

Capitolo 24. Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, lire 150.000.000.

Capitolo 25. Contributi per l'assicurazione del personale non di ruolo iscritto all'Istituto nazionale della previdenza sociale ed alla Cassa invalidi della marina mercantile, lire 600.000.000.

Capitolo 26. Contributo al fondo Opera di previdenza a favore del personale (capitolo n. 76 dell'entrata), lire 700.000.000.

Capitolo 27. Contributo alla mutua sanitaria dell'I. N. P. C. C. *per memoria.*

Capitolo 28. Contributo all'Ente nazionale previdenza ed assistenza dipendenti statali, lire 1.010.000.000.

Capitolo 29. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 250.000.000.

Capitolo 30. Spese per indennità di missione, lire 2.750.000.000.

Capitolo 31. Spese per indennità di trasferimento, lire 50.000.000.

Capitolo 32. Premi eccezionali al personale, lire 60.000.000.

Capitolo 33. Premi e compensi al personale per più intense prestazioni richieste per lavori di ripristino delle linee, impianti e mezzi diversi d'esercizio (capitolo n. 14 dell'entrata), lire 350.000.000.

Capitolo 34. Oblazioni e sussidi al personale, lire 27.000.000.

Capitolo 35. Spese per il servizio sanitario (regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918, e regio decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 130.000.000.

Capitolo 36. Contributo per il « Dopo-lavoro ferroviario » (regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562), lire 2.700.000.

Capitolo 37. Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli, lire 290 milioni.

Spese generali diverse. — Capitolo 38. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse, lire 250.000.000.

Capitolo 39. Imposte e tasse, lire 63 milioni.

Capitolo 40. Spese giudiziali e contenziose, lire 6.000.000.

Capitolo 41. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino, lire 20.000.000.

Capitolo 42. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 75.000.000.

Capitolo 43. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 5.000.000.

Capitolo 44. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 1.000.000.000.

Capitolo 45. Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 265.000.000.

Capitolo 46. Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale, lire 50.000.000.

Capitolo 47. Compensi corrisposti ad imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari, *per memoria.*

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 48. Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 100.000.000.

Capitolo 49. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli, lire 700.000.000.

Capitolo 50. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e nella costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 12 del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432), lire 1.200.000.

Capitolo 51. Spese casuali (art. 141 del Regolamento approvato col regio decreto 23 maggio 1924, n. 827), lire 2.000.000.

Capitolo 52. Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori, lire 500.000.000.

Capitolo 53. Spese diverse, lire 300.000.000.

§ 9. *Servizi secondari*. — Capitolo 54. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 5.000.000.

Capitolo 55. Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553 e regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269 convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 23.590.000.

Capitolo 56. Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del Dopolavoro ferroviario in Roma (art. 1 della legge 22 marzo 1928, n. 527), lire 410.000.

Sezione II. *Spese complementari*. — (Art. 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372; penultimo capoverso dell'art. 2 del regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898 e regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043). — Capitolo 57. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 29 e 30 dell'entrata), lire 750.000.000.

Capitolo 58. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 31 dell'entrata), lire 1.000.000.000.

Capitolo 59. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 32 e 33-D-1 dell'entrata), lire 1.300.000.000.

Capitolo 60. Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti

a carico dell'esercizio (capitoli n. 33 e 39-A-4 dell'entrata), lire 1.000.000.000.

Capitolo 61. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo n. 34 dell'entrata), lire 50.000.000.

Sezione III. *Spese accessorie*. — (Art. 20, secondo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 62. Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamenti, lire 1.138.000.000.

Capitolo 63. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), *per memoria*.

Capitolo 64. Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni (art. 2 dei regi decreti 21 maggio 1933, n. 450 e 2 luglio 1933, n. 755), lire 93.700.000.

Capitolo 65. Interessi sulle anticipazioni fornite dal Tesoro per la costruzione od acquisto di alloggi per i ferrovieri in conto patrimoniale, lire 285.000.000.

Capitolo 66. Annualità per le operazioni finanziarie occorrenti per far fronte alle spese di elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui alla legge 30 maggio 1940, n. 728, *per memoria*.

Capitolo 67. Interessi sul debito contratto per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari di cui al regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2613, *per memoria*.

Capitolo 68. Assegnazione al Fondo di riserva per le spese impreviste (art. 10 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, convertito nella legge 14 settembre 1941, n. 1115), lire 20.000.000.

Capitolo 69. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 70. Contributo per le spese della Corte dei conti, lire 7.000.000.

Capitolo 71. Interessi a favore del Fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle centrali elettriche, lire 20.300.000.

Capitolo 72. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 23 dell'entrata), lire 65.100.000.

Capitolo 73. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 74. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute, lire 4.500.000.

Capitolo 75. Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e linea primaria Bressanone-Trento (capitolo numero 39-E dell'entrata), *per memoria*.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 76. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale, *per memoria*.

§ 3. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 77. Avanzo della gestione da versare alla parte straordinaria (regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043) (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo II. *Parte straordinaria*. (Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 78. Spese per reintegrare l'amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 79. Acquisto di materiale rotabile e di navi-traghetto (capitolo n. 39-D-1 dell'entrata), lire 1.300.000.000.

Capitolo 80. Miglioramenti al materiale rotabile ed alle navi traghetto (capitolo n. 41 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 81. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (capitolo n. 39-C dell'entrata), lire 95.000.000.

Capitolo 82. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili, lire 865.000.000.

Capitolo 83. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 39-B ed E dell'entrata), lire 10.000.000.

Capitolo 84. Miglioramenti alle linee ed agli impianti, lire 30.000.000.

Capitolo 85. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 44 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 86. Spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitoli nn. 40 e 42 dell'entrata), lire 70.000.000.000.

Capitolo 87. Spese per la costruzione o l'acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale (capitolo n. 43 dell'entrata), lire 2.250.000.000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini*. (Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 88. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli nn. 44, 45 e 46 dell'entrata), lire 70.000.000.000.

Capitolo 89. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 47 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 90. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 48 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 91. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 49 dell'entrata), *per memoria*.

§ 2. *Gestione viveri « La Provvida »*. (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597; regio decreto 4 febbraio 1932, n. 125 e decreto legislativo luogotenenziale 15 marzo 1945, n. 160). — Capitolo 92. Spese d'impianto (capitolo n. 50 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 93. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 51 dell'entrata), lire 4.500.000.000.

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 94. Spese per lavori fatti dalle officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 52 dell'entrata), lire 48.500.000.000.

Capitolo 95. Spese dei cantieri e officine diverse, e delle centrali elettriche (capitolo n. 53 dell'entrata), lire 740.000.000.

Capitolo 96. Materiali di scorta, materie ricevute (capitolo n. 54 dell'entrata), lire 8 miliardi.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. (Legge 9 luglio 1908, n. 418 e regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 97. Pensioni, lire 10.292.000.000.

Capitolo 98. Indennità di caroviveri, lire 6.475.000.000.

Capitolo 99. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 100. Pensioni ad agenti ex gestioni austriache ed a quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato (legge 6 luglio 1940, n. 952) (capitolo n. 56 dell'entrata), lire 478.000.000.

Capitolo 101. Erogazione dei proventi del Fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 58 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 102. Investimento del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. (Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 e regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 103. Pensioni, lire 155.800.000.

Capitolo 104. Sussidi, *per memoria*.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Capitolo 105. Avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri. — Patrimonio.* (Testo unico sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1540). — Capitolo 106. Spese per acquisto e costruzione di case (art. 293 testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica approvato col regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e legge 10 giugno 1939, n. 931) (capitoli nn. 67 e 68 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 107. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitoli nn. 67 e 68 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 108. Spese di riparazione e di ricostruzione dei fabbricati in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitolo n. 69 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 109. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 19.000.000.

Capitolo 110. Imposte e sovrimposte, lire 2.000.000.

Capitolo 111. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 30.000.000.

Capitolo 112. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 25.000.000.

Capitolo 113. Manutenzione ordinaria, lire 50.000.000.

Capitolo 114. Manutenzione straordinaria, lire 20.000.000.

Capitolo 115. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del Regolamento approvato col regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 116. Versamenti al Fondo di riserva della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale.* (Leggi 19 giugno 1913, n. 641, e 7 aprile 1921, n. 370; regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713; articolo 1 del regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251; regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, convertito nella legge 24 aprile 1935, n. 978 e regio decreto 11 marzo 1937, n. 759). — *Patrimonio.* — Capitolo 117. Spese per acquisto e costruzione di immobili ed arredamenti (capitolo n. 74 dell'entrata), lire 10.000.000.

Gestione. — A) Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle

famiglie ed orfani del personale. — Capitolo 118. Spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti ed ex agenti, lire 260.000.000.

Capitolo 119. Indennità di buonuscita, lire 632.000.000.

Capitolo 120. Sussidi temporanei ed assegni alimentari di diritto, lire 162.000.000.

Capitolo 121. Sussidi temporanei ed assegni alimentari facoltativi, lire 10.000.000.

Capitolo 122. Sussidi diversi, lire 25.000.000.

Capitolo 123. Assegni giornalieri di malattia (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202), lire 35.000.000.

Capitolo 124. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.

Capitolo 125. Avanzo della gestione, lire 328.600.000.

B) Colonie marine e climatiche: Capitolo 126. Spese diverse per il funzionamento delle colonie, lire 105.000.000.

Capitolo 127. Spese di manutenzione degli immobili e del materiale, lire 5.000.000.

Capitolo 128. Avanzo della gestione, *per memoria*.

C) Fondazione Vittorio Emanuele III: Capitolo 129. Spese diverse per il funzionamento delle colonie, *per memoria*.

Capitolo 130. Avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni.* (Leggi 30 giugno 1908, n. 335; 25 giugno 1909, n. 372; 13 luglio 1910, n. 444; regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251 e legge 4 luglio 1941, n. 737). — Capitolo 131. Spese della gestione (capitolo n. 91 dell'entrata), lire 30.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale.* (Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641; regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314 convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251, e art. 1 del regio decreto 29 luglio 1933, n. 1109). — *Patrimonio.* — Capitolo 132. Somme mutate al personale (capitolo n. 92 dell'entrata), lire 50.000.000.

Gestione. — Capitolo 133. Spese della gestione (capitolo n. 93 dell'entrata), lire 60 milioni.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432; regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2118; regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473;

DISCUSSIONI. — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624; regio decreto-legge 9 dicembre 1935, n. 2473, convertito nella legge 30 aprile 1936, n. 876 e legge 10 giugno 1939, n. 931. — *Patrimonio*. — Capitolo 134. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 94 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 135. Erogazione d'interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 95 dell'entrata), lire 14.700.000.

Capitolo 136. Quota di spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 95 dell'entrata), lire 300.000.

Capitolo 137. Versamento a cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (regio decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 96 dell'entrata) *per memoria*.

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (stralcio)*. (Regio decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 212 e art. 8 della legge 11 febbraio 1941, n. 59). — Capitolo 138. Spese per acquisti e diverse (capitolo n. 97 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni (stralcio)*. (Decreto legislativo luogotenenziale 7 settembre 1945, n. 652). — Capitolo 139. Spese per acquisti e diverse (capitolo n. 98 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 140. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 99 dell'entrata), lire 12.000.000.000.

Capitolo 141. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 100 dell'entrata), lire 4.000.000.000.

Capitolo 142. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 101 dell'entrata), lire 25.000.000.000.

Capitolo 143. Mandati a disposizione e di anticipazione emessi (capitolo n. 102 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 144. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 103 dell'entrata), lire 230.000.000.

Capitolo 145. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 104 dell'entrata), lire 50 milioni.

Capitolo 146. Versamento delle imposte, a carico della parte ordinaria del bilancio, del Fondo pensioni e dell'opera di previdenza,

sulle competenze del personale (art. 18 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 778), (capitolo n. 105 dell'entrata), lire 2.075.000.000.

Capitolo 147. Versamento delle imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 106 dell'entrata), lire 100.500.000.

Capitolo 148. Versamento dell'imposta generale sull'entrata (capitolo n. 107 dell'entrata), lire 1.100.000.000.

Capitolo 149. Versamento all'Istituto nazionale assicurazioni dei premi per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista (capitolo n. 108 dell'entrata), lire 100 milioni.

Capitolo 150. Versamento all'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dipendenti statali delle ritenute sull'entrata delle competenze del personale e corrispondente contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 109 dell'entrata), lire 1.050.000.000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 185.404.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 74.550.000.000.

Totale delle spese ordinarie e delle straordinarie, lire 259.954.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini, officine e scorte:

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 70.000.000.000.

§ 2. — Gestione viveri « La Provvida », lire 4.500.000.000.

§ 3. — Officine e scorte, lire 57 miliardi 240 milioni.

Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 17.245.000.000.

Titolo V. — Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 155.800.000.

Titolo VI. — Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 146.000.000.

Titolo VII. — Opera di previdenza a favore del personale, lire 1.572.600.000.

Titolo VIII. — Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 30.000.000.

Titolo IX. — Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. — Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. — Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (*stralcio*)

Titolo XII. — Ufficio centrale carboni (*stralcio*).

Titolo XIII. — Operazioni per conto di terzi, ecc. lire 41.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 192.014.400.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Titolo XIV. — Partite di giro, lire 4.705.500.000.

Totale generale della spesa, lire 456 miliardi 674 milioni 400 mila.

Titolo I. Parte ordinaria:

Entrate, lire 185.404.500.000.

Spese, lire 185.404.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria:

Entrate, lire 74.550.000.000.

Spese, lire 74.550.000.000.

Gestioni speciali ed autonome:

Entrate, lire 192.014.400.000.

Spese, lire 192.014.400.000.

Partite di giro:

Entrate, lire 4.705.500.000.

Spese, lire 4.705.500.000.

Riassunto delle entrate e delle spese effettive:

Entrate effettive ordinarie e straordinarie, lire 259.954.500.000.

Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 259.954.500.000.

PRESIDENTE. Passiamo ora agli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge. (Appendice n. 1) ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 3 (aggiunto) Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1948-49, in lire 35.500.000.000 ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 4 (aggiunto). Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, prevista nella misura minima del 2.50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita per l'esercizio finanziario 1948-49 nella misura dell'1 per cento ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 5 (aggiunto). Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle spese per il funzionamento dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei conti presso le ferrovie dello Stato, stabilito nella misura di lire 6.000.000 dall'articolo 6 del decreto legislativo 25 marzo 1948, n. 186, è elevato a lire 7.000.000 ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 6 (aggiunto). Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta, con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrisponere, per l'esercizio finanziario 1948-49, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo »

(È approvato).

PRESIDENTE. Resta l'ordine del giorno degli onorevoli Capacchione, Geraci, Nasi, Negri, Cacciatore, Faralli, Grammatico, Sansone, Matteucci:

« La Camera,

rilevato che nelle linee del Mezzogiorno vengono ordinariamente o troppo spesso impiegate carrozze per viaggiatori le più antiquate e scadenti o comunque nelle peggiori condizioni, invita il Ministro dei trasporti a provvedere perché il materiale rotabile per viaggiatori sulle linee del Mezzogiorno venga assolutamente migliorato ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

L'onorevole Ministro dei trasporti ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

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

PRESIDENTE. Onorevole Capacchione, insiste?

CAPACCHIONE. Non insisto.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Annunzio di interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

SULLO, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere se il problema delle comunicazioni tra Bergamo e Milano verrà affrontato e risolto in forma adeguata alle esigenze di una delle provincie più popolate e più attive.

« CREMASCHI CARLO, SCAGLIA, VICENTINI, COLLEONI, PACATI, FUMAGALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se intenda porre fine alla instabile situazione finanziaria, determinatasi nel Collegio nazionale per i bimbi poveri vittime di guerra « Riccardo Zandonai » (Opera Padre Damiani) in Pesaro, in seguito al mancato pagamento di quanto dovuto dal Ministero, in base alla convenzione approvata con decreto ministeriale numero 827336 del 3 novembre 1947 (registrata dalla Corte dei conti il 27 marzo 1948, registro n. 8, foglio 27) e in seguito alla riduzione della validità della convenzione stessa da nove a due anni.

« DELLE FAVE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere se ritiene essere conforme alle norme ed allo spirito della Costituzione la clausola inserita in tutti i bandi dei concorsi per posti governativi, con la quale si dà facoltà insindacabile al Ministro del dicastero che indice il concorso di escludere un concorrente.

« SANSONE, FAZIO LONGO ROSA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri dell'industria e commercio e dell'agricoltura

e foreste, per sapere se non ritengano opportuno — dopo la preannunciata sorte delle nostre colonie e di fronte al bisogno imperioso di trovare spazio e pane alle centinaia di migliaia di lavoratori che si vedono sbarrate anche le vie della emigrazione — di nominare una Commissione di tecnici industriali ed agricoli, che studi nel modo più serio il problema della industrializzazione e della modernizzazione dei mezzi e metodi della agricoltura della Sardegna, la quale ha una superficie uguale a quella della Sicilia, ma con appena un quinto della popolazione di questa, e non solo risorse minerarie più di qualunque altra regione d'Italia, ma anche sufficiente energia elettrica non appena saranno costruiti i bacini idroelettrici del Flumendosa e del Taloro.

« MURGIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se non ritenga necessario invitare la società « Airone » di Cagliari a completare l'attuale servizio aereo fra la Sardegna e il continente, istituendo una nuova linea o quanto meno uno scalo all'aeroporto di Borore (Nuoro), in modo da consentire ai viaggiatori della provincia di Nuoro, che ne è priva, di effettuare il viaggio Nuoro-Roma in due ore e mezza (un'ora di volo e una e mezzo di treno) anziché in 24 circa, quanto se ne impiegano ora, anche servendosi delle linee aeree di Cagliari e Sassari, a causa della mancata coincidenza dell'orario dei treni in partenza per Nuoro.

« MURGIA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste, per sapere se siano a conoscenza che la Carnia (Friuli) ha subito in questi ultimi anni, a causa delle sistematiche depredazioni belliche, si può dire la distruzione del suo patrimonio boschivo e forestale che, con l'emigrazione, ora completamente mancante, costituiva l'unica risorsa economica di quelle popolazioni; e se non ritengano, perciò, urgente, come è stato fatto in Toscana ed in altre regioni, dare il massimo impulso e incremento in Carnia ai cantieri di rimboschimento.

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere quando intenda bandire i concorsi a cattedra negli istituti e scuole di istruzione media ri-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

servati ai perseguitati politici e razziali ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 21 aprile 1947, n. 373; e se non ritenga opportuno di pubblicare il relativo bando in tempo utile perché gli esami abbiano luogo con le medesime Commissioni esaminatrici dei concorsi per reduci e di quelli ordinari.

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia, per sapere se non ritengano necessario ed urgente provvedere a ripristinare per i cittadini del Territorio libero triestino, dove vige l'ordinamento giuridico italiano, il terzo grado di giurisdizione, mediante la istituzione di una Sezione speciale presso la Suprema Corte di cassazione in Roma, con competenza a decidere sui ricorsi avverso sentenze pronunciate dopo l'8 settembre 1943 e rimettendo in termine coloro che ne fossero decaduti.

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere se e quale azione intenda svolgere per tutelare le proprietà private dei cittadini italiani già residenti in Germania, e, nel caso non sia possibile rivendicarle, se e quale azione intenda svolgere per assicurare a quei cittadini il conseguimento del relativo indennizzo.

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga di accelerare l'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 14 della legge 4 agosto 1948, n. 1094, sulla proroga dei contratti di mezzadria, regolamento che dovrà accogliere la raccomandazione fatta all'unanimità dalla Commissione senatoriale perché il 3 per cento riconosciuto ai mezzadri, in più del 50 per cento, venga corrisposto in natura mediante divisione del prodotto sull'aia anche per i prodotti vincolati ad ammasso, dato che questo non è più totale ma per contingente: e ciò ad evitare deprecabili e dannose incertezze in materia, perduranti nei rapporti fra concedenti e mezzadri.

« ZANFAGNINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere se, innanzi

al grave pregiudizio che n'è derivato a carico di molti comuni (specie per quelli che, in base a vigenti disposti di legge, hanno stipulato con diverse categorie di contribuenti convenzioni in abbonamento per la riscossione dell'imposta generale sull'entrata) non ritenga opportuno di revocare le disposizioni emanate con circolare dello stesso Ministro delle finanze, n. 3, protocollo 2/3391, in data 24 aprile 1948, con le quali, ai fini dell'applicazione del decreto legislativo 26 marzo 1948, n. 261, veniva precisato e stabilito che la devoluzione ai comuni della quota di 9 decimi sui proventi dell'I.G.E. sul bestiame bovino, equino, suino, sui vini e mosti, doveva intendersi limitata alle somme riscosse direttamente dagli uffici imposta consumo, in base a tariffa, « e non alle somme corrisposte » dai contribuenti, in abbonamento, agli Uffici del registro.

« ARATA, ARIOSTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga opportuno disporre la immediata prosecuzione dei lavori del fabbricato per i senza-tetto del comune di Porto Santo Stefano (Grosseto), la cui costruzione è stata sospesa in seguito al fallimento della impresa costruttrice.

« Il comune di Porto Santo Stefano ha avuto il 93 per cento delle abitazioni distrutte dalla guerra e si impone una pronta sistemazione delle numerosissime famiglie senza-tetto, anche in considerazione che il ritardo nell'ultimare le costruzioni rende precaria la situazione e la stabilità degli edifici.

« MONTICELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se intenda, coi prossimi stanziamenti sul fondo ERP, sovvenzionare la costruzione del canale di irrigazione della media pianura bergamasca.

« Gli interroganti fanno osservare che tale opera, che parte dall'Adda e arriva al Cherio, interessa, direttamente o indirettamente, più di 30.000 ettari di terra, che nei periodi di siccità è completamente o in parte riarso. Fanno inoltre osservare che con la realizzazione di tale opera si prevede una produzione agricola almeno tripla dell'attuale.

« L'urgenza dell'inizio dei lavori è motivata anche dalla situazione piuttosto grave

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

della mano d'opera disoccupata di tale provincia. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« CREMASCHI CARLO, COLLEONI, PACATI, VICENTINI, SCAGLIA, FUMAGALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se risponda a verità la notizia pubblicata nei giornali circa l'applicazione anche per il prossimo anno agricolo 1949 dell'ammasso per contingentamento.

« L'interrogante rileva come la persistente politica degli ammassi per contingentamento favorisca il permanere di una pesante bardatura burocratica, che importa spese ingentissime a carico dello Stato ed intralci alla circolazione ed allo smercio dei prodotti.

« Inoltre le draconiane sanzioni minacciate agli eventuali evasori mediante manifesto, che parla di multe per venti volte il prezzo di un quintale di grano, gettano nel turbamento l'anima dei rurali, specie dei piccoli agricoltori e li portano ad abbandonare o a trascurare la coltura del grano. Si è verificato il caso di molti piccoli agricoltori, costretti ad acquistare il frumento a 10.000 lire al quintale per portarlo all'ammasso, non avendo prodotto in quantità sufficiente, ritraendone solo 6250.

« L'interrogante chiede che il Governo proceda alla smobilitazione delle bardature burocratiche e proceda all'abolizione delle norme restrittive a cominciare dagli ammassi per contingentamento, e qualora si voglia assolutamente mantenere l'ammasso per contingentamento, chiede che siano esonerati da tale obbligo tutti i produttori che non raggiungono i 20 quintali di produzione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« SCOTTI ALESSANDRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere la situazione, in sintesi, degli arsenali delle tre armi dipendenti dal Ministero, e per segnalare, contemporaneamente, la situazione dell'arsenale di Gardone Val Trompia, critica, come quella degli altri arsenali, per la mancanza di produzione adeguata al gran numero di lavoratori in forza.

« Si chiede se l'azione della Fiat-OM, che tende a riconsegnare allo Stato tale arsenale, potrà avere un esito soddisfacente e positivo, soprattutto per i lavoratori che da molto tempo vivono incerti e preoccupati, col timore di

essere licenziati e di rimanere poi per molto tempo senza lavoro. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« ROSELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere se non si ritenga opportuno estendere al personale esecutivo delle ferrovie dello Stato le facilitazioni di carriera previste dal decreto legislativo n. 1210 del 1942, visto che la estensione dei benefici in oggetto non recherebbe alcun aggravio al bilancio delle ferrovie dello Stato; mentre d'altra parte servirebbe a regolarizzare la posizione di quei ferrovieri anziani che non godettero benefici perché non fascisti e non riassunti politici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« ROSELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere se è a sua conoscenza, e se risponde a verità, che la Direzione generale dei monopoli avrebbe deciso di togliere il carico del sale delle saline di Margherita di Savoia, da questa località per portarlo a Barletta.

« L'interrogante chiede di conoscere se il Ministro sa che tale provvedimento toglierebbe lavoro ad oltre 400 famiglie di Margherita di Savoia, che, esclusivamente col carico del sale, trovano fonte di guadagno, e se trova tale provvedimento giusto ed umano.

« L'interrogante chiede di sapere se è a conoscenza del Ministro che il costo di carico del sale verrebbe gravato dalla maggiore spesa dovuta per il trasporto del sale stesso da Margherita di Savoia a Barletta, e se ciò è corrispondente a quella politica di economia che l'attuale Governo intende perseguire.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se il Ministro sa che la popolazione di Margherita di Savoia vive sopra una striscia di terra tra il mare da un lato, e l'estensione delle saline dall'altra, e che dette saline formano la sola fonte di vita di tutta la popolazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BARATTOLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritiene utile, fintanto che non si trovi una soluzione, sospendere il licenziamento, che avrà inizio dal 30 settembre 1948, degli agenti ferroviari avventizi con continuità di servizio, partecipanti allo sciopero politico del 1922 ed esonerati dal servizio prima dell'avvento al

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

potere del fascismo, riassunti dalla liberazione in poi per disposizione delle commissioni paritetiche compartimentali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« CASTELLARIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della marina mercantile, per conoscere se, in considerazione dell'importanza turistica di Capri, voglia disporre il ripristino della linea 91-bis (diretto Napoli-Capri) per l'intero anno e della 92-bis per sei mesi e cioè dal 1° aprile al 30 settembre, con gli orari dell'anteguerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« RICCIO STEFANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se nello schema del decreto-legge per l'inclusione in ruoli transitori di alcune categorie di insegnanti non di ruolo intenda inserire delle clausole relative ai maestri di scuole sussidiate in possesso di titoli da determinarsi opportunamente.

« Un provvedimento del genere appare agli interroganti auspicabile e giusto, in considerazione anche dei grandi meriti degli insegnanti di scuole sussidiate, coraggiosi pionieri della lotta contro l'analfabetismo, specie in molte regioni del Mezzogiorno d'Italia. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« FAILLA, LOZZA, D'AGOSTINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se, in dipendenza del decreto legislativo luogotenenziale 29 marzo 1946, n. 326, che ha parificato il servizio prestato in qualsiasi ufficio giudiziario come servizio effettivo di pretura, agli effetti dell'articolo 8 del regio decreto-legge 8 novembre 1931, n. 1444, di cui si sono avvantaggiati tutti i funzionari di cancelleria e di segreteria in servizio sino a sei mesi dopo il cessare dello stato di guerra (e per cui è venuta meno la spontanea possibilità di avvicendamento tra i funzionari degli uffici del centro e i funzionari degli uffici periferici, pregiudicando gravemente la possibilità di favorire questi ultimi nelle richieste di trasferimento, in non pochi casi giustificate da gravi motivi di salute e di famiglia); se, in considerazione del mancato avvicendamento per trasferimento in sede di promozioni, in quanto per disposto ministeriale alle promozioni non seguono, come nel passato, i movimenti di ufficio, venendo i fun-

zionari promossi assegnati negli stessi uffici dove prestano servizio, come particolarmente avvenuto per la promozione dei 596 funzionari di cancelleria e segreteria di cui al decreto ministeriale 30 novembre 1946; non sia il caso di stabilire, con disposizione di carattere normativo, che i funzionari in servizio in uffici periferici, dopo un periodo di quattro anni (pari al doppio del biennio d'obbligo di cui al regio decreto-legge n. 1444, sopra indicato), acquisiscano il diritto di essere, su propria istanza e quindi senza rimborso spese tramutamento, trasferiti in altro ufficio, di proprio gradimento, con posti di organi vacanti, provvedendosi alla sostituzione nell'ufficio periferico con movimento di autorità. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« BUZZELLI, CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare per riaprire al traffico la strada fra Riolo Bagni e Palazzuolo, lungo la valle del Senio, interrotta per il tragico crollo (ove trovarono la morte 5 persone) del ponte alleato « del Cantone » presso Casola Val Senio (Ravenna).

« L'interrogante fa presente che tale interruzione è urgente sia riparata al più presto, comunque non oltre l'autunno, poiché tutta la numerosa popolazione della vallata, che fu già teatro di terribili eventi bellici, vive del commercio del legname e delle castagne che ha carattere strettamente stagionale e che rimarrebbe completamente paralizzato ove la viabilità non venisse ripristinata con la massima urgenza sia pure con mezzi provvisori in attesa della definitiva ricostruzione dei ponti distrutti e attualmente sostituiti da ponti alleati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« ZACCAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere per quali ragioni gli esami di concorso per medici condotti, dopo essere stati regolarmente banditi ed essere dovunque pressoché ultimati, siano stati improvvisamente sospesi con telegramma ministeriale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quando sarà presentato alla Camera il pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

getto di legge sul nuovo ordinamento autonomo della Magistratura e il relativo stato economico dei magistrati, per cui il Consiglio dei Ministri del precedente Gabinetto aveva assunto formale impegno nella sua ultima seduta prima del 18 aprile 1948. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« LA MARCA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e del tesoro, per conoscere i motivi per cui gli agenti di custodia che con decreto legislativo n. 508 del 21 agosto 1945 sono entrati a far parte delle forze armate dello Stato e di quelle di pubblica sicurezza ed a queste equiparate a tutti gli effetti, sono stati esclusi dall'aumento dell'indennità militare concesso ai militari delle forze armate con decreto del 5 maggio 1948 ed agli agenti di pubblica sicurezza con successivo provvedimento. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« LA MARCA, FAILLA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga giusto che siano immessi nei ruoli transitori per l'insegnamento dell'educazione fisica nelle scuole secondarie, oltre che i diplomati in educazione fisica, antefarnesini e farnesini, tutti gli altri incaricati e supplenti, forniti di diploma di studio di scuola media superiore, ma non di diploma specifico in educazione fisica, a parità di diritti, di agevolazioni, di obblighi rispetto a tutti gli aspiranti ai ruoli transitori del Ministero della pubblica istruzione. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« LOZZA, ANGELUCCI MARIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga giusto che gli insegnanti elementari non di ruolo siano compresi nelle graduatorie per incarichi di educazione fisica, quando abbiano lodevolmente compiuto tale servizio scolastico almeno per un anno. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« LATORRE, LOZZA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro degli affari esteri, per conoscere la situazione attuale del problema delle ex colonie italiane avanti le Nazioni Unite e l'azione svolta dal Governo per difendere gli interessi africani del nostro Paese.

« LATANZA, CODACCI PISANELLI, COLITTO, PRETI, AMADEO EZIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se con l'emanazione del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1127, relativo alla costituzione di ruoli speciali transitori per gli insegnanti — ed in mancanza di espressa norma contenuta nello stesso decreto — si è inteso abrogare la disposizione di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 4 agosto 1945, n. 453, prorogato fino al 31 dicembre 1949 dal decreto legislativo 5 agosto 1947, n. 884, disposizione con la quale veniva riservata alla categoria dei reduci di guerra, per la nomina ad impiego non di ruolo presso le Amministrazioni dello Stato, il 50 per cento dei posti comunque da coprire.

« Nell'affermativa di tale interpretazione, si chiede che venga con opportuno provvedimento sanata tale violazione ed ingiustizia che si risolvono in danno di una benemerita categoria verso la quale, col citato decreto dell'agosto 1945, si era creduto di sanzionare una forma concreta di riconoscimento e di beneficio per l'opera compiuta in difesa della Nazione.

« BAVARO, VIOLA, NEGRARI, BARONTINI, CHATRIAN ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte a loro turno, trasmettendosi ai Ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta. Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora il Governo non vi si opponga nel termine regolamentare.

FAILLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAILLA. Signor Presidente, tra le interrogazioni, le troppe interrogazioni cui il Governo deve ancora una risposta, ve n'è una presentata da me e da un gruppo di deputati siciliani relativa ai danni gravissimi che le recenti alluvioni hanno provocato in Sicilia.

Siamo a dieci giorni dal sinistro che ha colpito l'Isola, e credo che daremmo prova di insensibilità se rimandassimo ancora la discussione su un argomento così importante ed urgente.

PRESIDENTE. Domani sarà mia cura chiedere quando il Governo intende rispondere a questa interrogazione, che eventualmente potrà essere iscritta all'ordine del giorno di lunedì.

La seduta termina alle 20,25.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15,30:

1. — Svolgimento delle interpellanze degli onorevoli Russo Perez ed altri, Ambrosini, Latanza ed altri.

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

« Proroga delle disposizioni in materia di locazione e di sublocazione di immobili urbani ». (*Urgenza*). (104).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49 ». (10).

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1948-49 ». (5).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1948-49 ». (9).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI