

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## LIII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	527
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	527
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2648). . . . .	527
PRESIDENTE . . . . .	527, 533, 537, 538, 545 548, 549, 550
ZANIBELLI, <i>Relatore</i> . . . . .	527, 533, 544, 549, 550
BIMA . . . . .	533, 535, 537, 541, 542, 543, 546
TROISI . . . . .	535, 538, 541, 542
COLASANTO . . . . .	535, 542, 545
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	535, 537, 545, 546, 548, 550
CALASSO . . . . .	542
BOGONI . . . . .	542
MARZANO . . . . .	543
FRANCAVILLA . . . . .	544
PRIORE . . . . .	544
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	552

## Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet e Spadola.

## Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che per l'esame del disegno di legge all'ordine del giorno i deputati: D'Amore, Durand de la Penne, Ferrari Pierino Luigi, Graziadei e Sala sono rispettivamente sostituiti dai deputati: Chieco Bianchi Maria, Priore, Marzano, Calasso e Francavilla.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2648).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Comunico che la Commissione finanze e tesoro, in data 23 gennaio 1957, ha trasmesso il seguente parere: « La IV Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 », approvato dalla VII Commis-

**La seduta comincia alle 9,30.**

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

sione permanente del Senato, ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento stesso ».

Il relatore onorevole Zanibelli ha facoltà di svolgere la relazione su questo disegno di legge già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

ZANIBELLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge, attualmente all'esame della nostra Commissione, ha procurato a ognuno di noi abbondante copia di telegrammi e di ordini del giorno che ne sollecitano l'approvazione. È fuori dubbio che questi telegrammi e ordini del giorno, spediti da enti e organismi economici della zona, sono suggeriti dalla necessità localmente sentita che questo disegno di legge venga rapidamente approvato, poiché nelle sue linee generali è di fondamentale importanza per tutta la penisola Salentina e in modo particolare per la zona più a sud, dove il problema dello sviluppo agricolo impone anche la soluzione del problema dei trasporti.

Questo disegno di legge ha avuto un lungo *iter* preparatorio presso il Ministero. Difatti si iniziò nel 1954 l'esame di alcune proposte di ammodernamento, che erano state avanzate dalla società concessionaria della linea in discussione. Le proposte, in un primo tempo tali da richiedere l'abolizione di una larga parte della linea ferroviaria, sono state fatte oggetto di esame approfondito anche attraverso gli ispettorati compartimentali della zona, sicché la Commissione si è ripetutamente incontrata prima di giungere a determinate conclusioni, che poi esamineremo nel dettaglio.

L'*iter* preparatorio, piuttosto lungo in sede ministeriale, è stato alquanto rapido presso la VII Commissione permanente del Senato. Al Senato il disegno di legge fu presentato il 3 luglio del 1956, venne esaminato e approvato in una sola seduta, quella del 19 dicembre dell'anno scorso, e venne immediatamente trasmesso alla Camera.

In sede di discussione al Senato, qualche senatore ha sottolineato alcuni aspetti del tutto singolari di questo provvedimento e ha raccomandato che la Camera ne facesse un esame dettagliato e approfondito, quantunque risulti dai resoconti stenografici del Senato che l'esame presso la VII Commissione è stato completo anche se non dettagliato.

Noi non possiamo che accogliere l'invito rivolto dall'altro ramo del Parlamento.

L'esame piuttosto rapido fatto al Senato è dipeso innanzi tutto dalla necessità di venire incontro rapidamente alle esigenze sociali, che sono state anche a noi sottolineate attraverso

i ripetuti ordini del giorno di cui ho parlato; in secondo luogo dal fatto che erano già state assegnate alcune commesse relative a costruzione di apparati mobili interessanti quella linea.

Quest'ultimo elemento potrebbe apparire singolare, poiché si potrebbe domandare come mai prima dell'approvazione del provvedimento di legge si siano fatte delle commesse per la trasformazione dell'apparato mobile della linea. Però bisogna considerare che per la verifica di alcuni dati relativi all'esercizio da instaurare dopo l'ammodernamento si rendeva necessario conoscere anche i prezzi del materiale da costruire. Quindi, praticamente, sono state fatte delle gare, e, quantunque non siano state ancora assegnate le commesse, si sa quali saranno le ditte che dovranno provvedere alle costruzioni. Esse sono la I.M.A.M. B.R.E.D.A. per le automotrici, la Stagna Tecnomasio per le rimorchiate pilota, le Reggiane e le Marelli Reggiane per i locomotori. Naturalmente da tutto questo complesso industriale che attende le commesse, giungono sollecitazioni per l'approvazione del provvedimento.

Io penso che dobbiamo renderci senz'altro sensibili a queste istanze, senza trascurare naturalmente un esame approfondito del disegno di legge.

Prima di entrare nella valutazione del provvedimento, ritengo opportuno fare delle premesse, perché la discussione non sconfini in un campo eccessivamente vasto.

Da questa materia esula il problema generale che riguarda il regime concessionario oppure la nazionalizzazione di tutte le linee; come pure quello dell'abolizione delle linee ferroviarie per sostituirle con servizi automobilistici; temi questi che sono stati affrontati allorché si discusse sulla legge del 2 agosto 1952, n. 1221.

È necessario sgombrare il terreno anche da un'altra preoccupazione: quella relativa alla utilità dal punto di vista economico di ammodernare la linea piuttosto che sostituirla con un servizio automobilistico. Specie in ordine a quest'ultimo punto desidero sottolineare che l'articolo 1 della legge del 1952 demanda a una commissione presieduta da un rappresentante del Ministero dei trasporti — in questo caso dal Sottosegretario — la facoltà di determinare quali sono le linee per le quali è sufficiente la revisione della sovvenzione, quali sono le linee per le quali si impongono determinate opere di ammodernamento, al fine di renderne l'esercizio attivo o il meno passivo possibile, quali sono le linee per le quali si impone la sostituzione con servizi automobilistici.

Non credo perciò che noi siamo autorizzati ad entrare nel merito di questa valutazione, che è stata da noi stessi affidata ad una competente commissione tecnica.

La materia che dobbiamo esaminare è limitata a quanto previsto dal disegno di legge, che si compone di due parti fondamentali: la prima riguarda le sovvenzioni alla società concessionaria a seguito della approvazione del programma di ammodernamento accolto dalla commissione speciale; la seconda riguarda invece alcune modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Cominciamo dal primo argomento. È possibile che si abbia a modificare la misura della sovvenzione che lo Stato, con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, è chiamato a dare alle aziende concessionarie per determinate opere di ammodernamento? L'articolo 2 di questa legge stabilisce che in via normale la sovvenzione massima dello Stato è di lire 600 o 800 mila a chilometro, ma può essere portata a lire 1 milione e 400 mila a chilometro, quando non siano da ritenersi in alcun modo sufficienti le sovvenzioni precedenti. Lo stesso articolo aggiunge che l'adeguamento della sovvenzione, oltre i limiti massimi suddetti, deve essere disposto con apposita legge. Noi ci troviamo appunto in questa ultima circostanza.

In ordine all'esame generale del presente disegno di legge c'è da domandarsi: esiste la copertura per la sua attuazione? Vale a dire: la spesa complessiva è tale da poter essere contenuta in quanto previsto dallo stanziamento della legge 2 agosto 1952, e in ogni modo l'approvazione integrale di questo provvedimento non ostacolerà il completamento di quelle opere di risanamento di tutte le linee concessionarie che con la legge del 1952 si è voluto iniziare? In ordine a queste domande sono emerse delle perplessità anche in sede di commissione ministeriale. Ma io ritengo che, ove si ritenesse necessario, in seguito all'approvazione integrale di questo disegno di legge, la Commissione potrebbe impegnare il Governo a fare gli opportuni stanziamenti sulla legge 2 agosto 1952, n. 1221, perché altri programmi di ammodernamento non vengano ostacolati.

Per entrare nel merito del provvedimento, come è stato impostato l'ammodernamento della linea concessionaria per la penisola Salentina? In proposito sono stati fatti parecchi programmi. Un programma fatto fin dal 1954, prevede una spesa complessiva di 8.993.000.000 di lire, di cui 4.541.000.000 per impianti fissi e 4.452.000.000 per materiali rotabili. In quella

occasione venne discussa l'opportunità o meno di mantenere l'esercizio ferroviario di tutta la rete e fu proposta una soluzione che prevedeva una riduzione della rete stessa, in vista delle enormi spese di ammodernamento. Il Ministero approfondì l'esame della proposta avanzata dalla società concessionaria giungendo poi alla revisione di tutto il programma, in forza di varie circostanze. In primo luogo si presero in considerazione le esigenze prevedibili della zona dal punto di vista del traffico, specialmente quello riguardante le merci, data l'intensificazione dello sviluppo agricolo specialmente nella provincia di Lecce. In secondo luogo si tennero presenti le esigenze d'ordine sociale, poiché i programmi iniziali, che dovevano contenere le spese nei limiti fissati dalla legge del 2 agosto 1952 prevedevano il licenziamento di circa un migliaio di agenti. Queste preoccupazioni d'ordine sociale, innegabilmente potranno avere sotto il profilo economico delle ripercussioni sfavorevoli, ma rappresentano un contributo del Governo alla valutazione non solo degli aspetti economici, ma anche degli aspetti sociali di determinate zone, allorché vengono presi in considerazione dei provvedimenti di natura del tutto particolare.

Perciò, dopo l'iniziale formulazione di un progetto di rammodernamento molto vasto riguardante tutta la zona, la società ha profilato cinque soluzioni diverse, tenendosi in permanente contatto con l'ispettorato compartimentale. La prima soluzione prevede il mantenimento delle sole linee fondamentali per 250 chilometri, su un percorso attuale di 473 chilometri: la Bari-Taranto e la Martina Franca-Lecce; spesa per l'ammodernamento valutata in 3.118.000.000; *deficit* di esercizio previsto in 608.000.000, equivalente a 1.284.000 lire per chilometro; numero di agenti eccedenti 848, su 1745 attualmente in forza.

La seconda soluzione prevede il mantenimento di tutti i 473 chilometri di linea; spesa per l'ammodernamento 6.424.000.000; *deficit* di esercizio 1.105.000.000; numero di agenti eccedenti 362. È questa, come vedremo, la soluzione poi accolta dalla Commissione.

La terza soluzione prevede la conservazione delle linee fondamentali Bari-Taranto e Martina Franca-Lecce, con l'aggiunta della Lecce-Maglie, Salino-Gallipoli, Nardò-Casarano. Chilometri 345; spesa di ammodernamento 4.840.000.000 con prevedibile *deficit* di esercizio di 916.000.000.

La quarta soluzione prevede la conservazione delle precedenti linee che ho indicato, con l'aggiunta della Cavallino-Nardò e della

Casarano-Gallipoli. Chilometri complessivi 393; spesa di ammodernamento 5.414.000.000; deficit di esercizio 1.013.000.000.

Tra queste cinque soluzioni, parve a un certo momento che dovesse prevalere la quarta; ma poi, giacché questa soluzione escludeva in pratica dall'ammodernamento tutta la rete a sud di Lecce (proprio quella che secondo i dati forniti dal Ministero risultava in condizioni di impianti fissi migliori rispetto a tutto il resto, per cui si trattava di mettere a disposizione per questa parte soltanto del materiale di trazione e mobile più adeguato), si pervenne all'accettazione della seconda soluzione riducendo la spesa all'indispensabile di 5 miliardi e 759 milioni, di cui 2.079.000.000 in impianti fissi e 3.680.000.000 in materiale rotabile. Il contributo a carico dello Stato è stabilito nella misura del 75 per cento, come è previsto per le linee del Sud, ed equivale a 4.319.000.000.

Questa soluzione è stata giudicata la migliore e ha dato quindi luogo al calcolo della sovvenzione che il Ministero deve corrispondere a norma degli articoli 2 e 3 della legge dell'agosto 1952.

È utile fare a questo proposito un richiamo brevissimo alla legge del 1952. Praticamente sono fondamentali gli articoli 2, 3 e 6. L'articolo 2 stabilisce la misura della sovvenzione e autorizza attraverso un provvedimento di legge una sovvenzione in misura superiore a 1.400.000 lire a chilometro. L'articolo 3 stabilisce il contributo e la misura del contributo in annualità posticipate che lo Stato dà per il rammodernamento, ove si tratti anche di impianti fissi. L'articolo 6 indica le modalità per il calcolo di questa sovvenzione e dice specificamente che deve essere fatta la previsione sull'esercizio della linea per la determinazione della misura del contributo e della sovvenzione.

A questi principi, quindi, ci si è ispirati nella determinazione della sovvenzione annua che si deve dare a norma della legge che ho citato.

L'articolo 1 del disegno di legge in esame stabilisce, quindi, che il limite massimo di 1.400.000 lire a chilometro è aumentato per il periodo che va dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, alla misura di 3.327.000 lire a chilometro. Per il periodo successivo e per la durata di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere, il contributo è fissato in 2.894.000 lire a chilometro. Il primo valore è determinato con i criteri previsti dall'arti-

colo 6 della legge del 1952 sul bilancio degli esercizi che stanno di mezzo tra il 1952 e il 1958, data prevista per la ultimazione dei lavori di ammodernamento. È evidente che, nel periodo in cui si stanno eseguendo delle opere di trasformazione, l'attivo dell'esercizio finanziario sarà sicuramente minore rispetto al periodo in cui è ultimato l'ammodernamento. Di guisa che sorge la necessità di corrispondere in questo periodo una sovvenzione in misura maggiore che nel periodo successivo. Per il periodo successivo il calcolo è fatto secondo quanto previsto dall'articolo 6 della legge e ne è derivato il valore di 2.894.000 lire.

Faccio rilevare che dette sovvenzioni sono determinate sulla base delle previsioni di spesa e di introito, che tengono conto anche dei risultati di esercizio delle linee automobilistiche. Infatti in queste stesse zone la società concessionaria dell'esercizio ferroviario è anche concessionaria di un certo numero di servizi automobilistici, che sono in parte paralleli e in parte non paralleli alle stesse linee ferroviarie. Il Ministero ha ritenuto di includere nelle previsioni di entrata per i diversi periodi anche gli introiti delle linee automobilistiche.

È da rilevare che la legge del 1952 non prevede esplicitamente la valutazione delle attività delle linee automobilistiche, quindi è un criterio che dal punto di vista politico deve ottenere la sanzione da parte nostra. A mio parere il principio deve essere senz'altro accolto, perché sarebbe assurdo che la società concessionaria avesse praticamente a godere di una sovvenzione dello Stato per le linee ferroviarie, mentre mantiene un esercizio attivo per le proprie linee automobilistiche. Non sarebbe giusto che da una parte essa tenesse per sé l'attività di un esercizio automobilistico e dall'altra chiedesse un contributo allo Stato per l'esercizio ferroviario passivo.

Un altro quesito sorgerà per la durata della concessione delle linee automobilistiche, che esamineremo negli articoli successivi.

A proposito dell'articolo 1 ritengo anche opportuno far presente una circostanza: quando fu approvato questo piano — esattamente nel marzo del 1955 — fu prevista l'ultimazione dei lavori entro il dicembre 1956 e la legge dice esplicitamente: « entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge ». Ora, come abbiamo visto, la sovvenzione che lo Stato dà per l'ammodernamento della linea, è nel primo periodo superiore alla sovvenzione del secondo periodo. È quindi fuori dubbio che sarà interesse della società assicurarsi la sovvenzione più elevata a carico dello

Stato per il periodo più lungo possibile. Si può prevedere perciò che essa farà in modo di non terminare i lavori prima della scadenza dei tre anni. Questo potrebbe non darci preoccupazione, perché stiamo legiferando e fissiamo il termine triennale già stabilito dalla legge; la preoccupazione può sorgere perché l'articolo 8 della legge fondamentale stessa, qui richiamato, prevede anche la possibilità di proroga per un anno dei lavori di ammodernamento. Perciò potremmo trovarci in condizione che il maggiore finanziamento venga prorogato di un anno, per un periodo cioè superiore a quello che è stato previsto e in base al quale sono stati effettuati i conti e le previsioni dell'esercizio provvisorio.

Proporrei perciò di introdurre al primo comma dell'articolo 1 un emendamento: invece di dire « da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge », sostituire: « da eseguirsi improrogabilmente entro la data del 3 giugno 1959 »; oppure, considerando l'*iter* legislativo che questo disegno di legge dovrà ancora subire, « entro il 30 dicembre 1959 ». In questo modo verrebbero rispettati i tre anni, ma si renderebbe improrogabile il termine.

Attendo di sentire l'opinione del Governo e dei colleghi sull'opportunità di questo emendamento. Io ho considerato l'utilità di una definizione più esatta del termine e perciò anche della spesa a carico dello Stato.

Per quanto riguarda il secondo comma dell'articolo 1, va rilevato che l'ultima parte dice: « saranno assoggettate soltanto alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ». Da che cosa sono motivate queste possibili revisioni della misura della sovvenzione? Dal fatto che nel corso delle opere di ammodernamento possono verificarsi delle variazioni vuoi nel costo dei materiali, vuoi nel costo della mano d'opera, che rendono opportuni dei correttivi sia nello interesse dello Stato, sia nell'interesse della società concessionaria. Ma non possiamo dimenticare che nelle previsioni di esercizio abbiamo considerato anche gli introiti derivanti dalle linee automobilistiche. La legge del 1952, all'articolo 8, quando parla di possibili revisioni delle sovvenzioni non cita esplicitamente questo aspetto, quindi la dizione dell'ultima parte dell'articolo 1 dovrebbe significare che le revisioni debbano essere determinate soltanto dalle modificazioni dei prezzi dei materiali e della mano d'opera. Ma, domando, se variassero le previsioni di entrate delle linee automobilistiche, non riterremmo ugualmente giusto rivedere la misura della sovvenzione?

Perciò al termine dell'articolo proporrei di aggiungere queste parole: « La revisione potrà essere determinata anche da un diverso rendiconto dell'esercizio delle autolinee rispetto a quello assunto a base del calcolo di cui all'articolo 6 della legge n. 1221 ».

È da tener presente, a completamento della illustrazione dell'articolo 1, che il calcolo generale per la determinazione della sovvenzione ha tenuto conto di una variazione del traffico e di uno spostamento di viaggiatori dalle linee automobilistiche alle linee ferroviarie. Stando ai dati che da più parti ci sono stati forniti — dati sicuramente attendibili, come quelli provenienti dalle diverse camere di commercio — abbiamo una previsione di incremento, sia delle unità di viaggiatori sia del tonnellaggio di merci trasportate. Esattamente un aumento del 30 per cento del traffico viaggiatori e del 20 per cento del traffico merci.

Non c'è dubbio che a favore di questa valutazione sta il fatto che la linea comunemente chiamata « la ciuccia » per la velocità di 25 o 30 chilometri orari a pieno ritmo che sviluppa in certe zone pianeggianti, quando sarà sostituita ed attrezzata del materiale di trazione messo in programma, potrà svolgere un servizio in condizioni migliori, sviluppando una velocità molto superiore e richiamando così un certo numero di viaggiatori alla ferrovia. Però, esaminando le carte della zona, rilevo che questa linea ha risolto per esempio il problema di accontentare due comuni distanti tra loro 30 chilometri, passando esattamente alla distanza di 15 chilometri dall'uno e dall'altro; succederà così che molti viaggiatori dovranno portarsi con mezzi propri alla stazione, raggiungere l'altro capolinea e poi con altri mezzi propri raggiungere il paese o la città verso cui sono diretti. Questa situazione lascia molti dubbi sulla convenienza economica effettiva del provvedimento e sulle previsioni di spostamento del traffico dalle linee automobilistiche alla linea ferroviaria.

Mi sembra perciò che la percentuale prevista di incremento del 30 per cento per i viaggiatori sia molto elevata. Né si può dire che si è tenuto conto del naturale incremento del traffico; perché nelle previsioni fatte sull'esercizio, dopo operato l'ammodernamento, da un lato si considera una intensificazione del 30 per cento del traffico ferroviario, dall'altro però si prevede una diminuzione dei proventi delle linee automobilistiche. Cioè si prevede che vi sia uno spostamento dei passeggeri dalle autolinee alla linea ferroviaria.

Ma ciò non costituisce un incremento naturale del traffico, che si avrebbe soltanto se di fronte a una stabilità degli introiti delle autolinee si verificasse un aumento del traffico dei viaggiatori sulla linea ferroviaria.

Ad ogni buon conto penso che, se vogliamo veramente favorire la zona, ci conviene chiudere non un occhio, ma un occhio e mezzo su questi dati statistici, sperando che lo sviluppo della zona sia tale che le previsioni fatte dalla Commissione sull'incremento dei viaggiatori e del traffico mai possano veramente corrispondere alla realtà.

In ordine al trasporto delle merci, il notevole sviluppo agricolo della zona, verificatosi in quest'ultimo periodo, lascia prevedere la necessità di disporre degli adeguati mezzi di trasporto. Ma, ove mancasse il collegamento di questa linea concessa con le principali linee delle ferrovie dello Stato, il problema dei trasporti di tutti i prodotti agricoli della zona desterebbe delle serie preoccupazioni.

L'esame degli articoli 2 e 3 del disegno di legge è stato fatto al Senato a spron battuto. Molti senatori erano d'accordo per abolirli, poiché ritenevano che non fosse opportuno introdurre queste modifiche alla legge istitutiva. Però, di fatto, sono stati lasciati, per delle considerazioni di ordine generale sperando che in questa seconda lettura ne venisse fatto un esame più approfondito.

Infatti gli articoli 2 e 3 del presente disegno di legge non riguardano soltanto la concessionaria del centro sud, ma tutte le concessionarie, perché si viene a modificare una legge che riguarda tutto il regime concessionario.

Sono logiche queste modifiche? Se teniamo presente che esse corrispondono pressoché testualmente a quelle che sono state presentate già al Senato dal senatore Corbellini per una più esatta interpretazione della legge 2 agosto 1952, non possiamo che rallegrarci che siano state formulate. La prima modifica, quella dell'articolo 2, riguarda la decorrenza della sovvenzione accordata ai sensi dell'articolo 6 della legge del 1952. Si è definito per decorrenza la data di ultimazione delle opere, data che era rimasta controversa nell'interpretazione della legge.

L'articolo 3 stabilisce un principio che si riallaccia al precedente. Nel corso delle opere di ammodernamento evidentemente l'esercizio subisce delle minori entrate, per cui viene a peggiorarsi la situazione economica dell'impresa concessionaria. Infatti durante i lavori di ammodernamento si deve ritenere che vi sia una minore attività di esercizio. Perciò,

dice la relazione ministeriale che accompagnava il disegno di legge presentato al Senato, sembra necessaria una modifica dell'articolo 4 della legge, nel senso di consentire che le aziende ammesse ai benefici di cui all'articolo 3, in attesa dell'attuazione del relativo provvedimento, continuino ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine stabilito per l'effettiva esecuzione delle opere, dei sussidi integrativi di cui al richiamato articolo 27, lettera b), del regio decreto 29 luglio 1938, n. 1121, salvo conguaglio con le sovvenzioni assentibili ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e salva la ripetizione della parte eventualmente eccedente queste ultime, a termini dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

In sostanza si vuol dire che durante il periodo di ammodernamento verranno erogate quelle sovvenzioni che dovrebbero essere date con decorrenza dall'ultimazione dei lavori stessi, salvo conguaglio della somma stabilita dall'articolo 2 della legge del 1952.

L'unico rilievo che devo fare è questo: mentre nella relazione si fa presente che quelle contribuzioni integrative saranno date salvo conguaglio con le sovvenzioni assentibili ai sensi dell'articolo 2, questo principio, chiaramente stabilito anche nella proposta Corbellini, è sparito dalla legge. Mi sorge il dubbio che si intenda continuare nella erogazione delle sovvenzioni originali di sussidio integrativo, accordate per le annate precedenti, corrispondendo in aggiunta quanto è previsto dalla legge del 2 agosto 1952. In altre parole, se la somma precedente è superiore, continuerebbe ad essere erogata senza conguaglio, se è inferiore, si dovrebbe fare il conguaglio.

Desidero in proposito un chiarimento dal Governo.

Concludo: stando così la situazione, considerata la economia della zona sia dal punto di vista agricolo sia dal punto di vista delle esigenze del traffico, e considerate anche le esigenze del personale che possibilmente non deve essere messo sul lastrico, non abbiamo che da approvare il disegno di legge nel testo formulato, ma accogliendo quei principi che ho già illustrato.

Per le altre notizie che possano servire a completamento della mia relazione, sono a disposizione degli onorevoli colleghi.

Spero che i colleghi vorranno perdonare la imprecisione di alcuni elementi da me esposti, dato che la relazione investe un argomento molto vasto e per me anche nuovo. Io ho cercato in ogni modo di approfondire l'esa-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

me del disegno di legge, perché non si abbia a sconfinare dai principi di una sana amministrazione del patrimonio dello Stato, che ognuno di noi è costantemente chiamato a salvaguardare.

**PRESIDENTE.** Credo che i colleghi non abbiano niente da perdonare all'onorevole Zanibelli, perché la sua relazione è stata esauriente e molto chiara.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**BIMA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo anzitutto scusa al rappresentante del Governo e agli onorevoli colleghi se mi allontanerò dal binario rigido su cui si muove il disegno di legge governativo per prospettare una soluzione del problema che ha il significato di una vera e propria alternativa in senso concreto. Mi sia lecito però rendere innanzitutto omaggio al relatore onorevole Zanibelli per lo scrupolo con cui ha illustrato il problema. Ma in una materia come questa le buone intenzioni non bastano nemmeno a farci andare in Paradiso... ed è per questo che mi sforzerò di approfondire alcuni aspetti del disegno di legge con l'intento di mettere davanti alla Commissione l'entità dell'onere che viene a caricarsi sul bilancio dello Stato, in ciò guidato dallo stesso scrupolo manifestato dal Relatore: la buona amministrazione del pubblico denaro, che giammai si deve perdere di vista.

So già che la maggioranza della Commissione non mi sarà favorevole! Vedo infatti qui presenti i rappresentanti delle regioni interessate pronti al contrattacco: spero, però, di poter contare almeno sulla benevolenza dei colleghi!

Abbiamo quindi davanti a noi un disegno di legge con il quale si stabilisce un contributo *una tantum* di lire 4 miliardi e 300 milioni per l'ammodernamento dei 470 chilometri delle ferrovie salentine in concessione alle Ferrovie del Sud-est. Accanto a tale contributo si sancisce una sovvenzione annua di esercizio di lire 3.327.000 per chilometro per i primi 3 anni, e di lire 2.894.000 per chilometro all'anno per 25 anni susseguenti al triennio.

Fin qui la legge sull'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est. Ma con gli articoli 2 e 3 si modifica la legge generale n. 1221 del 2 agosto 1952. In conclusione, poiché il disegno di legge non riguarda solo l'applicazione della legge generale, ma è innovativo nei riguardi di essa, sembra essere più pertinente discutere anche della legge generale. Devo dire che quando mi fu riferito che il senatore Corbellini aveva presentato una pro-

posta di legge di modifica della 1221, subito pensai che egli avesse riproposto quell'emendamento all'articolo 4 del testo della Commissione del Senato con cui veniva accordato un contributo del 3 per cento e per 15 anni anche alle ferrovie e tramvie da sostituire con servizi automobilistici: emendamento saggio e che egli difese — seppur inutilmente — con tutto il suo prestigio e la sua ben riconosciuta autorità: il solo capace di offrire una alternativa agli industriali ferrotramviari che volessero adeguare il loro trasporti antiquati alle esigenze della tecnica moderna che nel campo dei trasporti e con l'introduzione dell'automobile e dell'autotrasporto industriale ha fatto crollare il monopolio delle ferrovie!

Quell'emendamento era logico e, se approvato, non avrebbe costretto i ferrotramvieri a rimanere fermi alle rotaie e ad optare, per forza di cose e per poter continuare a beneficiare di contributi e di sussidi, per una soluzione unica che fosse contraria agli orientamenti del progresso tecnico. Ma quando ho letto che egli magnificava la legge sull'ammodernamento e che proponeva modifiche puramente « tecniche » e non per nulla innovative nel senso di costringere gli industriali ferrotramvieri ad uscire dal binario troppo rigido su cui da decenni operavano, modifiche che trovo qui riportate negli articoli 2 e 3 del disegno di legge governativo....

**ZANIBELLI, Relatore.** La proposta di legge Corbellini è successiva alla presentazione del disegno di legge. Quindi, caso mai, si potrebbe pensare l'inverso.

**BIMA.** Comunque sia, l'interruzione del Relatore nulla toglie alla sostanza del mio ragionamento che accomuna nella critica sia il disegno di legge governativo che il progetto di legge Corbellini che da quello discende. Anzi l'occasione mi è propizia per fare un appunto a colui che fu relatore di questo disegno di legge in sede di esame da parte della Commissione interministeriale per l'attuazione della legge sull'ammodernamento, anche lui professore universitario di diritto ed economia dei trasporti, come lo è colui che, nei diversi congressi, per primo prospettò la necessità di una legge per ammodernare le ferrovie in concessione: tutti emeriti docenti universitari dai quali però è lecito attendersi un miglior contributo, se non diverso, anche e soprattutto nell'interesse del bilancio dello Stato. Perché dobbiamo criticare la legge sull'ammodernamento così com'è? per questo motivo: perché la dinamica interna della legge, così come era architettata nel disegno di legge governativo, non ha funzionato. Basta

considerare l'allegato del disegno di legge: esso prevedeva, con l'entrare in funzione della legge, la eliminazione dei sussidi integrativi alle aziende soggette ai contributi per l'ammodernamento, e la sostituzione con le sovvenzioni chilometriche annuali, con il graduale conseguente alleggerimento dell'onere per lo Stato.

Nulla di tutto ciò invece! Con gli articoli 2 e 3 del disegno di legge in esame le sovvenzioni chilometriche (sostitutive dei sussidi integrativi) vengono a decorrere, invece che all'atto dell'erogazione del contributo per l'ammodernamento avvenuto e cioè dopo 3 anni: con la conseguenza che per un triennio si continua a pagare il *deficit* dei bilanci delle società: sistema sempre deprecabile ed incentivo all'allegria finanza: « tanto c'è lo Stato che paga !!! ».

Inoltre poiché le concessioni vengono rinnovate per 25 anni e l'inizio del rinnovo viene a partire dalla fine del triennale periodo d'ammodernamento, l'onere consolidato per lo Stato viene prolungato da 25 a 28 anni. E queste sono le spiacevoli conseguenze per il Ministro del tesoro: a parte il fatto che, mantenendo in vita per tanto tempo tali ferrovie, già superate, invece di portare e raccogliere detto materiale nel Museo del Ministero dei trasporti, tali ferrovie finiranno per essere dei musei perenni *in loco*, meta di pellegrinaggio di incuriositi turisti! Proprio a questo si vuole arrivare? Inutile nascondercelo: se si vuole procedere all'ammodernamento tecnico in blocco delle ferrovie concesse, non bastano i 18 miliardi stanziati. Ma anche se gli stanziamenti fossero sufficienti all'ammodernamento tecnico degli impianti fissi e del materiale rotabile non servirebbe il risanamento finanziario delle società esercenti.

Ed è quest'ultima osservazione che sanziona — dobbiamo coraggiosamente riconoscerlo — il fallimento della legge generale sull'ammodernamento così come è stata approvata. Nelle relazioni, del professor Stagni, in sede di Commissione interministeriale, si ipotizza sempre un aumento del traffico che con l'aumento degli introiti assommati alla sovvenzione chilometrica rivalutata riequilibrerebbero i bilanci delle ferrovie private.

La realtà è ben diversa! E valgono qui gli esempi di due reti ferroviarie in corso di ammodernamento. Prendiamo ad esempio i coefficienti di esercizio (rapporto tra costi e ricavi) delle strade ferrate sarde. Dal coefficiente 7,32 (ad ogni lira di introito ne corrispondono 7,32 di spese) del 1954, siamo passati nel 1955 al coefficiente di 9,37!! La si-

tuazione è quindi peggiorata. Lei, onorevole Troisi, mi osserva che siamo in fase di ammodernamento: il che determina una situazione di crisi dell'azienda. Ma può lei, onorevole Sottosegretario, pensare seriamente che la ferrovia possa recuperare un traffico che passa ad altra struttura? E poi, pur ammettendo che l'osservazione sia fondata, devo rilevare allora che le previsioni ipotizzate nell'allegato al disegno di legge sull'ammodernamento, non si sono realizzate: il che giustifica tutte le critiche che io sto facendo. Ma osserviamo ancora l'attività dell'altra rete ferroviaria sarda in concessione ai privati e cioè le ferrovie complementari sarde anch'esse in via di ammodernamento. Il coefficiente di esercizio (rapporto fra costi e ricavi) che nel 1954 era di 7,31, nel 1955 è passato a 10,26 e cioè, ripeto, per ogni lira di entrata si hanno più di 10 lire di spese.

Tale rete ferroviaria ha 200 milioni di entrate contro 2 miliardi e 400 milioni di spese! Per ogni viaggiatore-chilometro l'utente paga circa 6 lire e lo Stato si accolla un onere di ben lire 65!!! Dando i servizi automobilistici gratuiti lo Stato spenderebbe solo lire 7 per viaggiatore chilometro, l'utente pagherebbe niente e lo Stato risparmierebbe lire 65 meno 7 cioè lire 58 per ogni viaggiatore-chilometro!! E si avrebbe un servizio, oltretutto gratuito, molto più agevole e celere per l'utente e redditizio per l'erario perché l'automobile è — come diceva il Vezzani — sempre un meraviglioso contribuente! Credo di non dover fare altre considerazioni sulla legge per l'ammodernamento e passo senz'altro alle ferrovie del Sud-Est di cui si occupa in particolare questo disegno di legge.

A favore dei sostenitori dell'ammodernamento c'è un elemento importante ed è che i 473 chilometri della rete salentina sono a scartamento normale: ma ciò non giustifica che non si debbano prendere in considerazione altre soluzioni. È in atto — seppur timidamente ma è una prova di coraggio che fa onore al Ministro ed all'Amministrazione ferroviaria — un ridimensionamento della rete statale che è tutta a scartamento normale.

Se, quindi, si recidono i « rami secchi » della rete statale, a maggior ragione lo stesso problema vale per le ferrovie concesse anche se a scartamento normale. E c'è un altro punto del provvedimento — a parte la soluzione adottata — per cui occorre dar lode a Lei, onorevole Mannironi: di aver prescritto che nel piano finanziario fossero compresi anche i proventi dei servizi automobilistici in concessione alle ferrovie del Sud-Est.



LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

L'averne imposto per legge ciò è stata una saggia determinazione perché la società si sarebbe diversamente opposta, e con argomenti abbastanza probativi!

Ma gli aspetti positivi non sono sufficienti a giustificare la pesante operazione finanziaria. Pochi dati tecnici e di bilancio bastano a chiarire le idee.

Nel 1955 le ferrovie del sud-est hanno incassato 700 milioni. A fronte di tali introiti stanno 2 miliardi e 300 milioni di spese: *deficit* di esercizio: 1 miliardo e 600 milioni. La cifra del *deficit* combacia con l'onere necessario per pagare i 1768 agenti in servizio! In poche parole la società concessionaria, con la legge che noi stiamo per approvare, avrà il capitale gratuitamente per ammodernare gli impianti fissi e per acquistare il materiale mobile.

TROISI. Ma tali impianti sono reversibili allo Stato.

BIMA. Esatto: ma alla fine della concessione, praticamente i rottami!!!

Oltre a ciò sia a titolo di sussidi integrativi (per il primo triennio) e poi sotto forma di sovvenzioni chilometriche e per 28 anni, avrà tutto il personale pagato dallo Stato. Dimodoché alla società resterà solamente l'onere della ordinaria manutenzione e tutti gli introiti. Praticamente lo Stato paga tutto e non riceve niente: ecco nel caso specifico cosa significa l'ammodernamento di questa rete ferroviaria.

Né deve dimenticarsi che, a differenza dei sussidi integrativi che sono facoltativi, noi con questa legge impegnamo in modo preciso e tassativo il bilancio dello Stato per 28 anni perché le sovvenzioni chilometriche rivalutate spettano per legge alle ferrovie ammodernate per tutto il periodo di proroga della concessione. Questa osservazione dovrebbe indurre ad usare con cautela la legge sull'ammodernamento per quanto riguarda l'ammissibilità ai contributi. Ma nel caso specifico c'è di più! Noi andiamo ad ammodernare, per esempio, la linea Bari-Taranto in concessione alle Ferrovie del Sud, mentre a fianco di essa corre la linea statale con identici capolinea. È vero che il tracciato non è proprio parallelo, ma dato che oggi le ferrovie non godono più il privilegio del monopolio, e dal momento che si spendono denari della collettività era logico attendersi un coordinamento nel settore e cercare di potenziare quella linea delle due che offre maggiori possibilità di risanamento: ed in questo caso era più economico e conveniente, ad esempio, ammodernare la linea statale che ha un miglior coefficiente di

esercizio (1,8 nel 1951) e spianare la analoga linea privata convogliando con mezzi automobilistici il traffico verso la linea statale ammodernata. Identico ragionamento si poteva fare per la Bari-Lecce!!

Invece con il proposto ammodernamento si vengono, in definitiva, a danneggiare le linee ferroviarie della rete statale! Ma a queste critiche occorre aggiungerne altre fatte, mentemeno, che dalle società concessionarie. In una memoria presentata al Ministro dei trasporti in data 28 luglio 1955, le Ferrovie del Sud-Est mettono in dubbio la serietà con cui il Ministero dei trasporti ha predisposto il piano finanziario definitivo. Si legge ad esempio che sarebbero stati previsti all'attivo aumenti del 20 per cento sul traffico merci mentre — si legge nell'esposto — « quel traffico è in continua diminuzione ». Così per le spese di personale le somme calcolate sarebbero insufficienti « alle necessità dell'esercizio ammodernato »: tutto ciò, oltre a significare scarsa fiducia nella possibilità del risanamento aziendale, vuol dire anche mettere le mani avanti in vista di future revisioni previste dalla legge generale.

Ma, sempre nel suddetto esposto, si legge, onorevole Zanibelli, ciò che contraddice a quanto ella ha asserito a proposito della assegnazione delle commesse, fatta senza indire regolare gara d'appalto. Infatti si dice testualmente: « ... con una prassi che non sembra abbia precedenti, sono state stabilite le fabbriche alle quali attribuire le forniture, dando così motivo alle ditte prescelte di assumere atteggiamenti di sicurezza e di indipendenza nei confronti della società committente ».

Ora io osservo che la procedura non è stata rispettata. Trattandosi di lavori in concessione o si lascia alla società piena libertà di scegliersi le ditte committenti, oppure si prescrive l'appalto. Io capisco che ci sono delle industrie meridionali...

COLASANTO. Ma per tre quarti le commesse vanno al nord.

BIMA. Comunque, anche se tutto fosse stato assegnato al Nord, avrei preferito che si fosse fatto una regolare gara per l'assegnazione delle forniture.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La società concessionaria oggi non dice più così, perché non ne avrebbe alcuna ragione.

BIMA. Può darsi, onorevole Sottosegretario, e sarò lieto di ricredermi se la società mi offrirà tale possibilità.

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

Vorrei ora citare alcune cifre riguardanti l'onere che lo Stato ha sopportato per tale rete ferroviaria nel dopoguerra.

Tralascio la sovvenzione ordinaria di 20 milioni e mi fermo invece ai sussidi integrativi corrisposti.

Eccoli:

Anno 1946	. . . . .	L.	120.000.000
» 1947	. . . . .	»	555.000.000
» 1948	. . . . .	»	665.000.000
» 1949	. . . . .	»	895.000.000
» 1950	. . . . .	»	1.001.000.000
» 1951	. . . . .	»	1.000.000.000
» 1952	. . . . .	»	1.650.000.000
» 1953	. . . . .	»	1.235.000.000
» 1954	. . . . .	»	1.285.000.000
» 1955	. . . . .	»	1.300.000.000
» 1956	. . . . .	»	1.385.000.000

Sappiamo ora che più di 10 miliardi sono stati elargiti dallo Stato a tutto il 1956. Domandiamoci ora: a quanto ammonterà l'onere in forza del disegno di legge che disgraziatamente sarà approvato? Come contributo per ammodernamento noi corrisponderemo 1 miliardo 4.310.000. Per il triennio d'ammodernamento inoltre la ditta avrà lire 3.327.000 per chilometro e per i 25 anni successivi una sovvenzione per chilometro di lire 2.894.000 e cioè lire 38 miliardi 994.000.000. In totale tra contributo per ammodernamento e sovvenzioni chilometriche rivalutate lo Stato dovrà corrispondere lire 43 miliardi e 314 milioni!

Queste le previsioni: se però, stiamo a quanto dice la Società, e cioè che il piano finanziario dei lavori di ammodernamento « potrà subire variazioni anche notevoli nella fase esecutiva », se consideriamo che nei primi tre anni invece delle sovvenzioni chilometriche corrisponderemo i sussidi integrativi (cioè si ripianerà il *deficit*) che sono sempre più pesanti, è certo che l'onere globale per le finanze statali non sarà molto al di sotto dei 50 miliardi! Ora, ipotizzando che per 28 anni la situazione delle ferrovie, in termine di costi e di ricavi, resti stazionaria, noi avremmo per ciascuno dei prossimi 28 anni i seguenti elementi deducibili dall'attività esplicata dalle Ferrovie del Sud-Est nell'esercizio 1955:

viaggiatori-chilometri percorsi, numero 152.000.000;  
 merci tonnellate, n. 12.000.000;  
 unità chilometri in totale, n. 164.000.000;  
 prodotti di esercizio, lire 704.000.000, per unità chilometro, lire 4,27;  
 spese vive di esercizio, lire 2.320.000.000 per unità chilometro, lire 14,08;

disavanzo di esercizio lire 1.600.000.000 unità chilometro lire 9,81, disavanzo che, tenuto conto degli ammortamenti, degli oneri finanziari, ecc., va elevato al 10 per cento e cioè a 1.760.000.000: il che significa che per unità chilometro trasportata il disavanzo sale a lire 10,80. Concludendo per unità chilometro il costo di esercizio è di lire 14,50 di cui lire 4,20 pagato dagli utenti (e cioè il 29,29 per cento) e di lire 10,31 a carico dell'erario (cioè il 70,71 per cento). Come ogni favola ha la sua morale, nel caso delle Ferrovie del Sud-Est occorre dire che l'ammodernamento di tali linee è veramente gravoso. Ed è a questo punto che si inserisce il mio modesto sforzo diretto a cercare altre soluzioni più vantaggiose per gli utenti e meno onerose per lo Stato. E qui spunta l'alternativa. Se si passasse dalla rotaia alla strada tale traffico, sapendo che su una strada ordinaria si può svolgere uguale servizio a lire 7 per unità chilometro si potrebbero prendere in considerazione due possibilità:

1°) far pagare agli utenti la stessa quota parte che viene pagata alla ferrovia (e cioè lire 4,27 per unità chilometro). E la situazione verrebbe ad essere la seguente:

contributo di ammodernamento lire zero,

sovvenzione di esercizio lire 2,75 (lire 7—lire 4,27) per unità chilometro moltiplicato per 164.000.000 di unità chilometro moltiplicato per 28 anni uguale a lire 12 miliardi e 600 milioni che a fronte del contributo e delle sovvenzioni ferroviarie certe di lire 43 miliardi porterebbero ad una economia di ben 30 miliardi;

2°) offrire il servizio automobilistico gratuito: in tale caso si avrebbe un onere per lo Stato di lire 7 moltiplicato per 160 milioni di unità chilometro moltiplicato per 28 anni: totale lire 32 miliardi; che sarebbe pur sempre vantaggioso perché farebbe risparmiare ben più di 10 miliardi.

Qualcuno mi fa osservare: e le strade? Verrò a parlare anche di esse, ma voglio prima combattere una tesi di parte avversa che ho sentito pur qui ripetere stamane: e che è seducente, ma fragile come tutte le cose seducenti! In fondo, si è detto al Senato, a giustificazione della conservazione in blocco della rete ferroviaria (e lo ha ripetuto il relatore alla Camera): « smantellare le ferrovie in una zona depressa ma in promettente sviluppo economico, significherebbe contrastare ad un preciso orientamento ed a tutta la politica meridionalistica svolta dal Governo »!

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

Ora, a parte il fatto che il nostro compito è quello anche di studiare il modo migliore e più economico di risanare una azienda privata (ché le Ferrovie del Sud-Est sono una società per azioni), a parte ciò, il problema che dobbiamo porci è il seguente: « serve maggiormente la strada o la rotaia allo sviluppo di una zona depressa » ?

Poiché abbiamo 43 miliardi a disposizione, io asserisco e dimostro che è preferibile spenderli nei trasporti autostradali essendo essi di larga massima preferibili a quelli ferroviari nel periodo di sviluppo in aree più o meno arretrate.

I motivi di questa preferenza possono così riassumersi:

1°) gli autotrasporti sono ben più elastici di quelli ferroviari. I loro costi fissi sono di gran lunga inferiori a quelli analoghi ferroviari. E poiché in una economia arretrata le esigenze del traffico sono mutevoli, ne deriva che il servizio è più o meno efficacemente e meno onerosamente reso da un mezzo per sua natura elastico, quale l'autotrasporto, che non dalla ferrovia,

2°) gli autotrasporti danno vita ad attività ausiliarie ed integrative *in loco* mentre le ferrovie, sotto questo aspetto, dipendono normalmente da industrie situate in centri industriali lontani, estranei alla zona depressa molto spesso. In fondo dove corrono pulmann, autocarri ed automobili sorgono officine, stazioni di rifornimento, ristoranti, negozi e cioè fiorisce tutta una attività artigianale che è stimolo all'industrializzazione. Con ciò si prepara l'espansione di quel turismo che sino ad oggi troppo spesso si ferma nel suo corso verso il sud a Napoli, anche se le regioni meridionali e quella Salentina in particolare non sono meno ricche del resto d'Italia in bellezze naturali ed artistiche;

3°) altro argomento a favore dell'autotrasporto vale per le zone agricole sottosviluppate quale è quella in discussione. Mentre i trasporti ferroviari vengono ad essere economici in una zona fortemente industrializzata dove l'ammontare dei trasporti si mantiene costante per un periodo di tempo sufficientemente lungo, e quando sia la produzione che il consumo siano accentrati, viceversa tale ragionamento non si confà ad una economia agricola frazionata e sparsa per la quale molto meglio si addice l'autotrasporto!

Che tutto ciò non sia astratta teoria, lo prova l'operato della Cassa del Mezzogiorno, la quale, nel piano decennale, in sede di programmazione, nel settore dei trasporti, si oc-

cupò solo della viabilità e non della ferrovia, asfaltando migliaia di chilometri di strade e costruendone delle nuove per circa 60 miliardi di lire. E se è vero che ora spende anche miliardi per le ferrovie, non si dimentichi che tali investimenti vengono fatti per potenziare la grande rete, e non già le ferrovie secondarie. Sicché, l'operato della Cassa del Mezzogiorno (in virtù della quale ora le provincie di Taranto, Bari, Lecce e Brindisi hanno il 100 per cento delle strade statali asfaltate ed oltre il 50 per cento delle strade provinciali) conforta la tesi che io mi son permesso di sostenere.

Una politica di incremento dei trasporti su strada specie nelle zone depresse è d'altra parte da sollecitare nell'interesse generale. Mentre a Torino c'è una automobile ogni 17 persone, a Bari, Brindisi, Lecce e Taranto tale densità automobilistica sale rispettivamente a 60, 76, 70 e 80.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo è contro la sua tesi.

PRESIDENTE. Non dimentichiamo che sono popolazioni meno ricche per non dire povere.

BIMA. Orbene, poiché la densità automobilistica è in rapporto con il reddito nazionale, è certo che incrementando tale sviluppo dell'automobilismo correlativamente si creano possibilità di lavoro e di ricchezza, si stabiliscono cioè le premesse per un aumento del reddito. Ecco quindi che questo ragionamento non contraddice per nulla alla mia tesi.

Insomma se io avessi la possibilità di disporre dei 43 miliardi che oggi destiniamo alle Ferrovie del Sud-Est, tale somma io la metterei a disposizione della Cassa del Mezzogiorno perché con essa migliori le strade della zona servita dalla ferrovia, perché incrementi gli autoservizi con sussidi, perché vengano erogati contributi, così come per l'acquisto di macchine agricole, anche per l'acquisto di automobili ed autocarri. Non toglierei nulla delle somme stanziare, ma le destinerei diversamente e secondo il mio punto di vista in modo più proficuo a favore delle popolazioni delle zone depresse della Puglia.

Nessuno quindi mi voglia accusare di antimeridionalista! Anzi vorrei dire che le mie idee al riguardo combaciano perfettamente con quelle dell'eminente collega onorevole Troisi, il quale ha identificato nel comportamento degli industriali ferrotramviari del Mezzogiorno (che guardano molto più all'utile che non al servizio) una delle cause dell'attuale depressione economica del Sud.

Francamente sono da lodare gli esercenti ferrotramviari della mia regione piemontese che hanno coraggiosamente spiantato la rotaia e sono passati alla strada senza chiedere un soldo allo Stato. E se hanno chiesto qualcosa allo Stato come il conte Lora-Totino al quale lo Stato darà 3 miliardi, questo sacrificio è ampiamente ripagato perché con tale somma egli costruirà quell'opera gigantesca che è il traforo del Monte Bianco, destinato a rivoluzionare le comunicazioni tra l'Italia e il Nord-Europa. E mentre uomini come questi meritano il più grande elogio, invece, pensando ai principi, conti e marchesi del Mezzogiorno che sono a capo di queste società ferrotramviarie e che non vogliono assolutamente staccarsi dalla mammella statale, mi sovviene quell'esclamazione e quel sostantivo con cui il Manzoni battezzò certi « baroni » e che mi pare ben si addicano al caso nostro.

Onorevoli colleghi: io ho parlato a lungo su un tema che forse non meritava tanto. Tuttavia non mi pento: per me l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est è di una gravità eccezionale così come è stato impostato.

Io faccio appello alla coscienza di ognuno di voi, affinché si esamini ancora sino a che punto l'impostazione di tale problema sia compatibile con la retta amministrazione del pubblico denaro. E se posso essermi sbagliato chiedo venia agli onorevoli colleghi: sarò ben lieto di ritrattarmi davanti ai vostri rilievi che mi auguro siano sereni e costruttivi.

PRESIDENTE. Desidero dare atto all'onorevole Bima della passione con cui ha trattato il problema, anche se egli afferma di essere in minoranza.

TROISI. Come i colleghi hanno notato, la discussione assume un alto interesse, perché si è ampliata investendo problemi di ordine generale. Debbo sinceramente manifestare la mia ammirazione per l'impegno, lo zelo e la competenza che i due colleghi il relatore onorevole Zanibelli e l'onorevole Bima hanno posto nel sostenere ciascuno la tesi ritenuta più consona all'interesse comune. Noi effettivamente discutiamo sulla ricerca di una soluzione razionale, desiderando operare una scelta che sia aderente all'interesse della collettività nazionale.

Mi sia consentito di intervenire per fare alcune considerazioni, distinguendo due ordini di problemi: uno che riguarda l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est, l'altro di carattere generale. Io penso che forse sarà

più chiaro, ai nostri fini, seguire il metodo che dal particolare va al generale.

Per quanto riguarda l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est, forse non sarà inutile un chiarimento preliminare. Il provvedimento sottoposto al nostro esame reca il titolo: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ». In effetti, pure essendo la provincia di Lecce la più interessata, il problema non è localizzato al Salento, ma riguarda tutta la Puglia e, di riflesso, tutto il territorio nazionale.

La provincia di Lecce si trova nella posizione singolarissima di avere soltanto 16 chilometri di ferrovie statali e di essere servita prevalentemente dalle ferrovie del Sud-Est, che abbracciano una estensione di chilometri 234,927. Rilevo l'importanza che in queste ferrovie ha il tratto Bari-Taranto che collega i due capoluoghi e serve la popolazione di numerosi comuni. Esiste anche l'altro collegamento di Bari con Taranto effettuato dalla rete statale, ma il tracciato è meno felice per difetto originario di costruzione. Quindi il provvedimento odierno non riguarda soltanto il Salento, ma tutta la Puglia ed anche i collegamenti, attraverso Taranto e Bari, di una parte notevole del Mezzogiorno con l'Italia settentrionale.

Lo stato attuale di queste comunicazioni, sia per quanto riguarda gli impianti fissi, sia per il materiale rotabile, non è più adeguato alle necessità ed alle esigenze del traffico. È una situazione non più tollerabile ulteriormente. Una economia in fase d'intenso sviluppo, come quella meridionale, non può essere servita da un sistema di trasporti arretrato e statico. Le popolazioni hanno sopportato per lungo tempo un enorme disagio e ormai è urgente la risoluzione del dilemma: ammodernamento della ferrovia oppure scelta del trasporto su strada ordinaria.

Il dilemma, come altre volte, è affiorato anche oggi. Il disegno di legge in esame ha prescelto la via dell'ammodernamento, cioè il potenziamento dei trasporti su strada ferrata, per ragioni di ordine economico e di ordine sociale. Per quanto riguarda il problema dal punto di vista economico, ritengo che quanto ha detto il collega Bima possa riferirsi piuttosto al traffico dei viaggiatori che al traffico delle merci.

Sono convinto che le autolinee rappresentino un mezzo più penetrante della strada ferrata, perché possono spingersi anche dove c'è un esiguo gruppo di casolari. Ma non

dobbiamo dimenticare la realtà, dobbiamo cioè considerare l'ambiente dove agisce questo sistema di comunicazioni e tener conto anche del traffico merci. E nel fare ciò bisogna valutare i sicuri sviluppi della produzione agricola che seguiranno agli odierni investimenti nelle opere di bonifica e trasformazione fondiaria. Nella provincia di Lecce operano i Consorzi di bonifica di Otranto e di Ugento; inoltre nella zona del Capo di Leuca si nota un promettente risveglio cui tendono gli sforzi del Governo e delle categorie economiche.

Perciò io penso che il problema vada esaminato con un criterio dinamico, valutando quello che spendiamo oggi in relazione a ciò che ci ripromettiamo di ottenere domani attraverso un incremento dei traffici. Se ci limitiamo a valutare soltanto la situazione attuale, indubbiamente il bilancio è negativo; ma, trattandosi di investimenti a lunga scadenza, il cui reddito non può manifestarsi se non in prosieguo di anni, dobbiamo tener conto di questo elemento nelle determinazioni economiche e nel nostro giudizio di convenienza.

Ora, chi può fare un giudizio di convenienza secondo l'interesse nazionale, non è il singolo. Il privato investitore fa i suoi calcoli per un brevissimo lasso di tempo, che si protrae, tutto al più, per la prevedibile durata della sua esistenza. Invece, quando si tratta di investimenti che si protraggono per un lungo periodo di anni, interviene l'ente pubblico, che è in grado d'interpretare anche gli interessi delle generazioni che si susseguono. È necessario, perciò, nella nostra discussione, basarci su un criterio dinamico. Siamo in una fase di intenso sviluppo economico e sociale e dobbiamo tener conto di questo fenomeno.

Mi sono premurato, come componente della Commissione e come figlio di questa terra, di raccogliere elementi e dati, che sono di grande interesse per quanto riguarda la produzione ed il traffico di merci.

Senza scendere in particolari, sono in grado di documentare che attualmente è pressoché impossibile fare assegnamento soltanto sulle comunicazioni stradali, che non possono soddisfare tutte le esigenze del traffico merci, specialmente se ci riferiamo ai periodi di punta che coincidono con il raccolto, la lavorazione e l'esportazione dei prodotti basilari dell'agricoltura della provincia di Lecce.

Le punte di traffico si registrano anche per i viaggiatori diretti ai mercati, specialmente a quelli del lunedì e del venerdì, a Lecce.

Si tratta di una zona ad economia agricola e la fiera ha perciò una importanza fondamentale. I mezzi stradali non sarebbero sufficienti a soddisfare questo traffico di viaggiatori. A maggior ragione il sistema stradale è insufficiente a soddisfare le esigenze del traffico merci. Vi sono grandi quantità di merci che vanno all'estero, come vini, mosti, prodotti ortofrutticoli, patate, ecc. Tutto questo traffico si svolge in gran parte per strada ferrata, a carri completi e in servizio cumulativo, con serbatoi, con carri frigoriferi per le primizie che vengono avviati oltre confine.

Dalle statistiche risulta che le ferrovie del Sud-Est hanno registrato, in un anno, il carico di n. 6.500 carri di uva rispetto a n. 13.000 per tutta la Puglia. Il quantitativo delle uve trasportate nel 1954 sulle linee del Sud-Est (a nord e a sud di Lecce) è ammontato a tonnellate 32.225 nel 1954, a tonnellate 33.950 nel 1955 e a tonnellate 42.018 nel 1956.

Per quanto riguarda i vini ed i mosti si hanno i seguenti dati: tonnellate 92.632 nel 1954, tonnellate 72.112 nel 1955 e tonnellate 60.284 nel 1956.

Notevole è il traffico delle patate: tonnellate 10.421 nel 1954, tonnellate 10.282 nel 1955, tonnellate 6.572 nel 1956.

Promettente è anche la voce relativa agli ortaggi e frutta fresca, che nel 1956 ha registrato un movimento di tonnellate 2.086.

Io non so come tutto questo traffico comprendente anche merci di valore, potrebbe essere svolto con mezzi stradali. È vero che si stanno attrezzando anche i trasportatori, e io ho potuto constatare in un convegno internazionale tenutosi nel 1955 a Verona, come si siano compiuti passi notevoli anche per il trasporto merci su strada; ma noi non dobbiamo fare dei sogni, dobbiamo guardare la realtà quale è.

A mio modesto avviso, è un elemento decisivo la considerazione che il traffico merci, oltre a quello viaggiatori, può essere convenientemente soddisfatto soltanto attraverso una rete ferroviaria adeguata, efficiente. Di qui la necessità dell'ammodernamento.

La previsione di una intensificazione del traffico sulla strada ferrata è fondata ragionevolmente, sia per il naturale incremento, sia per l'aumento di produzione che è da attendersi in seguito all'attuazione di vasti programmi dei consorzi di bonifica che operano nella zona.

Si è parlato anche di sviluppo del turismo. Ormai il turismo va assumendo i caratteri di una vera e propria industria che ha appunto nei trasporti e nell'attrezzatura ri-

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

cettiva i suoi fondamenti. Tutto il Mezzogiorno ha preziose risorse turistiche da mettere in valore convenientemente. Anche nella Puglia c'è un fervore di iniziative intese ad alimentare l'afflusso dei turisti.

È annunciato, per i primi di marzo prossimo, un importante convegno nazionale, che si svolgerà a Foggia e che avrà per argomento il tema: « Turismo meridionale nel piano di sviluppo economico ». Nel potenziamento del turismo i servizi di trasporto sono un coefficiente determinante, e mi riferisco non soltanto agli autotrasporti o ai servizi automobilistici di gran turismo, bensì anche ai trasporti di massa, che non possono essere fatti che per ferrovia.

In ordine al problema generale, ricorderò un importante congresso nazionale che si svolse a Napoli nel 1955, ad iniziativa della Unione internazionale dei trasporti pubblici, e che ebbe come tema di studio le ferrovie secondarie. Da quel congresso risultò che la situazione deficitaria delle ferrovie secondarie non è un difetto nostrano, ma una caratteristica di tutte queste ferrovie in tutti i paesi. E si discusse, in quella sede, l'alternativa che si è posta oggi dinanzi a noi: smantellare le ferrovie secondarie, oppure migliorarle, riducendo i costi, aumentando la redditività delle aziende.

Tra le conclusioni più importanti ci fu quella relativa alla sostituzione della trazione Diesel al vapore. Le automotrici leggere, accoppiabili, rendono il servizio più elastico, perché si può fronteggiare il trasporto anche nei momenti di punta, trainando anche uno o due rimorchi; e con un minor costo unitario si possono adattare i treni ai periodi di traffico meno intenso.

Mentre il sistema della trazione a vapore è più rigido nella formazione dei treni, con la trazione Diesel si ha il vantaggio di una maggiore elasticità. In quel consesso internazionale, prevalse, quindi, la direttiva di orientarsi verso la riduzione dei costi col miglioramento dei servizi. S'intende che tutto ciò è l'effetto salutare della concorrenza della strada, che ha demolito le vecchie posizioni monopolistiche della ferrovia.

Avremo noi, nel caso specifico in esame, la possibilità di ridurre i costi? Io ritengo di sì.

Dall'esame del piano finanziario elaborato dalla Commissione interministeriale risulta che il programma di ammodernamento della rete delle ferrovie del Sud-Est, nei riguardi del materiale rotabile, si basa sulla completa sostituzione della trazione Diesel alla trazione

a vapore. Più esattamente la spesa ammissibile a contributo per il materiale rotabile viene così elencata:

n. 30 automotrici, lire 1.607.850.000;  
 n. 22 rimorchiate, lire 581.416.000;  
 n. 9 locomotori (Diesel elettriche), lire 650.700.000;  
 n. 4 locomotori idromeccanici, lire 270.000.000,  
 n. 5 locotrattori (locomotori di manovra), lire 97.000.000;  
 carrelli ed altro materiale di scorta, lire 138.286.000;  
 ricostruzione materiale attuale, lire 167.100.000.

L'importo di tale spesa ammonta a lire 3.706.201.000, comprensiva di ogni onere addizionale. Se si considerano alienabili n. 20 locomotive a vapore da 50 tonnellate e n. 30 vetture a due assi da 10 tonnellate per un totale di 1.300 tonnellate che al prezzo medio di lire 20 per chilogrammo costituiscono un recupero di lire 26 milioni, si ha che la spesa ammessa a contributo per il materiale rotabile si riduce, al netto dei recuperi, a lire 3.680.201.000. La spesa per i lavori di ammodernamento degli impianti fissi (armamento, fabbricati, officina di Bari, telefoni, segnalamento e passaggi a livello) è prevista in lire 2.079.606.000.

Dai calcoli fatti, risulta evidente che una volta completato l'ammodernamento, ci sarà una sensibile economia, che si concreta nella proporzione di varie migliaia di milioni. Attualmente vengono erogati circa un miliardo e mezzo di lire all'anno per sovvenzione ordinaria, revisione del prezzo del carbone e sussidi integrativi. Una volta effettuato l'ammodernamento, si corrisponderà, secondo il piano finanziario predisposto dall'apposita Commissione interministeriale, una sovvenzione di esercizio annua di lire 370.681.000, sino al termine della concessione (31 dicembre 1985).

Nella stessa relazione alla proposta n. 1700 dell'onorevole Corbellini, più volte citata dai colleghi che mi hanno preceduto, è detto chiaramente che l'attuazione della legge numero 1221, lungi dal costituire un fallimento, apporterà allo Stato una riduzione che può calcolarsi nell'ordine dell'11 per cento circa all'anno sul capitale impiegato di lire 18 miliardi.

Dobbiamo, perciò, essere cauti prima di pronunciare giudizi così nettamente negativi. A seguito dei risultati che conseguiranno dall'ammodernamento, scomparirà il sistema dei contributi integrativi di esercizio, che è

antieconomico. Nel caso che non si reputi possibile l'ammodernamento di linee o tronchi di linee ferroviarie o tranviarie c'è l'altra alternativa della sostituzione dei servizi su rotaia.

In sede d'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221 si sono rilevati inconvenienti, sono emerse lacune. Appunto in base a esperienza e mettendo a profitto i suggerimenti dati dagli stessi componenti della Commissione è nata la proposta Corbellini, comunicata alla Presidenza del Senato il 18 ottobre 1956.

Il fatto che nel provvedimento riguardante le ferrovie del Sud-Est si accolgano anche delle norme di ordine generale, non toglie nulla a quella che è la finalità da conseguire. In base al disposto rigoroso della legge citata, si giungeva praticamente al risultato che nel periodo transitorio della esecuzione delle opere di ammodernamento la situazione finanziaria dell'azienda peggiorava. Allora, per eliminare questa incoerenza, è stata inclusa, nel provvedimento sottoposto alla nostra approvazione, una norma, in base alla quale dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine stabilito per la effettiva esecuzione delle opere per le quali viene assentito un contributo dello Stato, potrà proseguirsi temporaneamente la erogazione dei contributi integrativi, per evitare che l'azienda sia posta in condizioni d'inferiorità, salvo a ripetere questi contributi in sede di conguaglio. Non mi sembra che ciò sia una anomalia.

BIMA. Non ci facciamo tante illusioni sulla ripetibilità!

TROISI. La norma c'è. Bisogna farla rispettare. Siccome ci sono dei controlli, questi devono essere rigorosi e severi. Certo, non basta fare la legge, bisogna curare che sia attuata con l'obiettività che si richiede.

C'è poi l'aspetto sociale di questo provvedimento. Nella stessa legge n. 1221 è detto, nell'articolo 1, che le determinazioni devono essere prese tenuto conto anche della funzione economico-sociale delle singole linee. La Commissione interministeriale bene ha fatto a dare il dovuto rilievo alle considerazioni sociali, non ultima quella relativa al personale. Indubbiamente tra le cinque soluzioni studiate, ci sono quelle che si presentano sotto la forma più suggestiva di una maggiore economia immediata, ma incontrerebbero, nella pratica applicazione, resistenze preoccupanti.

In una zona, dove le possibilità di occupazione sono scarse, eliminare mille unità

sarebbe un grosso errore politico. Con la soluzione adottata, non si è risolto il problema, perché è necessario che si stabilisca un rapporto più razionale tra numero di dipendenti e introiti, ma bisogna rendersi conto dello sforzo fatto finora, per riportare l'azienda in una situazione di maggiore equilibrio. Dalle 2.200 unità del 1954, senza forti scosse, ma attraverso la naturale eliminazione del collocamento a riposo, si è scesi a 1.801. Con la scelta della seconda soluzione, che prevede la conservazione della intera rete di chilometri 473,469, bisogna giungere a 1.467 dipendenti. Si tratta di ridurre il personale di altre 360 unità, attraverso l'esodo volontario e la quiescenza. Anche sotto questo aspetto siamo tranquilli, perché si raggiungerà questa posizione più razionale attraverso provvedimenti gradualisti.

Anche queste considerazioni debbono avere il loro peso nella nostra decisione.

Per quanto concerne la questione degli autoservizi, essa fino ad ora era distinta dai servizi su strada ferrata. Però nella pratica applicazione dei contributi si è sempre tenuto conto dei risultati della gestione degli autoservizi, senza un preciso disposto di legge. Questo orientamento, quanto mai lodevole, si presta a critiche e a resistenze da parte delle società concessionarie. Invece nel nuovo provvedimento (articolo 1, ultimo comma) si sancisce che la gestione è unica; quindi non ci sarà più l'interesse da parte della concessionaria di trascurare il servizio su strada ferrata, essendo unico il bilancio.

Quindi, senza indugiare ulteriormente, esprimo l'avviso che sia necessario approvare il testo del Senato.

Quale deve essere il nostro atteggiamento rispetto alle perplessità manifestate dal relatore? Egli teme che la legge n. 1221 possa esaurire i suoi effetti dopo l'approvazione del provvedimento sottoposto al nostro esame, perché i fondi disponibili sarebbero assorbiti pressoché totalmente e non ci sarebbe la possibilità di risanare altre ferrovie secondarie, che pure sono degne di ammodernamento. Occorre quindi reintegrare gli stanziamenti.

È una preoccupazione legittima; ma, piuttosto che introdurre modifiche al disegno di legge, le quali porterebbero ad altri ritardi, possiamo votare, in proposito, un ordine del giorno, in modo che il Governo sia impegnato a reperire altri fondi per assicurare la realizzazione dell'intero programma di ammodernamento.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

Bisogna giungere ad una maggiore organicità di tutte le ferrovie secondarie inserendole nel sistema ferroviario nazionale. Altre volte ci siamo occupati della Bari-Barletta, della Garganica, delle Calabro-Lucane. Sono linee e tronchi di strade ferrate — alcuni a scartamento ridotto — che finora hanno funzionato alquanto disorganicamente e adesso, attraverso i vari provvedimenti che sono stati approvati o sono in via di approvazione, vogliamo migliorarli ammodernandoli e inserirli nel sistema unico nazionale, tenendo conto anche degli sviluppi stradali. Speriamo che si arrivi presto alla unificazione, tante volte auspicata, di tutti i mezzi di trasporto sotto un unico dicastero.

Qui si affaccia l'altro grosso problema: non converrebbe statizzare le ferrovie secondarie? È un problema che rimane aperto. Approvando questo provvedimento, non ci precludiamo nessuna possibilità di un riesame a fondo della questione.

CALASSO. I Borboni mostrarono maggiore sensibilità per la penisola Salentina; non le davano in concessione queste ferrovie!

TROISI. I Borboni ebbero il merito di inaugurare il primo tronco ferroviario Napoli-Portici, ma non diedero certamente grande impulso alle opere pubbliche.

Per accattivarsi la simpatia delle popolazioni preferivano un sistema di tassazione molto semplice (rispetto a quello piemontese), ma lasciarono le nostre città in uno stato di abbandono. Noi oggi scontiamo anche le conseguenze di quella politica, oltre agli errori d'indirizzo commessi agli albori del nuovo Stato unitario.

COLASANTO. E fecero anche loro la Cassa del Mezzogiorno!

TROISI. Si costruirono grandi opere di carattere rappresentativo, che ammiriamo tutt'oggi.

Ritornando al nostro argomento, ritengo opportuno che le proposte di emendamenti avanzate dal collega relatore, siano trasformate in ordini del giorno anche impegnativi per il Governo.

Per quanto riguarda la data, nel testo legislativo è previsto un termine « massimo » di tre anni. Non è detto che debbano passare necessariamente i tre anni. Ma può darsi che nella realtà si arrivi proprio all'ultimo giorno del triennio, per poter usufruire del trattamento migliore che si fa durante questo periodo. Quindi la preoccupazione del collega è fondata.

BIMA. La società può anche chiedere che il termine sia procrastinato a quattro anni.

TROISI. Dovrebbero esserci, stando all'articolo 8 della legge n. 1221, dei comprovati motivi di forza maggiore, che andrebbero esaminati; quindi non mi sembra esatto asserire che normalmente si possa chiedere, a proprio arbitrio, la proroga di un anno.

Non vedo quindi la concreta possibilità di fissare una data. Qui si tratta di grosse forniture e la consegna del materiale non dipenderà certo dalla volontà della società concessionaria; la questione è complessa e richiede una certa elasticità. Possiamo soltanto esprimere il voto e l'aspirazione unanime che nel più breve tempo possibile si realizzi l'opera di ammodernamento. C'è il termine massimo di tre anni; noi, attraverso i mezzi comuni di controllo possiamo intervenire, perché questo termine venga abbreviato; ma nello strumento legislativo non penso che sia opportuno fissare una data improrogabile.

Piuttosto è bene ricordare che nelle leggi vigenti è prevista la reversibilità del materiale rotabile e d'esercizio nonché degli impianti eseguiti con i contributi statali in base agli articoli 3 e 16 della legge n. 1221.

In conclusione esprimo il mio parere favorevole al provvedimento, che darà un notevole impulso allo sviluppo dell'economia non solo della penisola Salentina, ma anche della Puglia e di tutto il Mezzogiorno.

BOGONI. Allorquando in una precedente seduta noi chiedemmo il rinvio della discussione di questo disegno di legge, eravamo nel giusto. Proprio la relazione dell'onorevole Zanibelli e l'intervento dell'onorevole Bima hanno dimostrato la necessità di uno studio profondo.

Alla base di questo problema oltre la lotta tra rotaia e strada c'è un interesse generale, non solo sociale, ma anche economico, di una vastissima zona. Come ha fatto rilevare il collega Troisi, il provvedimento in esame non è limitato alla penisola Salentina, ma riguarda tutta la Puglia, una zona che al collega Bima sembra secondaria, mentre chi la conosce ne apprezza la grandissima importanza.

La Commissione ministeriale ha fatto bene ad orientarsi per l'ammodernamento totale della linea, perché altrimenti sarebbero stati sacrificati alcuni tronchi, che hanno uno sviluppo economico in potenza, data la possibilità di trasformare l'intera plaga in zona di produzione agricola di prima importanza. Tanto che sul bilancio della Sud-Est una voce nuova è sorta, quella degli « ortaggi e frutta fresca », che un tempo non era nemmeno considerata. Si tratta già di oltre 2000 tonnellate di merce!



LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

Per quanto riguarda la temuta concorrenza tra servizi automobilistici e ferrovia, proprio per l'unificazione dei servizi non c'è più interesse di favorire un trasporto invece dell'altro; di guisa che, oltre all'ammodernamento della linea ferroviaria, possono essere anche migliorati gli orari.

Vorrei dire anche io qualche cosa in merito agli emendamenti proposti dal relatore. Quando il collega Zanibelli parlò di emendamenti, ebbi il timore che si dovesse perdere del tempo e che il provvedimento, anche per le vicende della vita politica italiana, potesse essere insabbiato, mentre esso deve essere urgentemente approvato, per andare incontro ai bisogni sociali ed economici delle Puglie.

La controrelazione Bima, se è interessante sotto l'aspetto del grande problema nazionale, non è persuasiva dal punto di vista locale, perché se accettata, toglierebbe ad una vasta provincia tutta — o quasi — la sua rete ferroviaria. Io mi auguro che in avvenire si arrivi a una convergenza dei due problemi. Però, nel caso nostro, non si può sacrificare una regione, specie nel traffico delle merci. Verrà il momento, e ce lo auguriamo, in cui le strade saranno allargate e migliorate con il conseguente potenziamento dei mezzi automobilistici. Ma per ora dobbiamo adeguarci alla situazione di fatto. Ciò non impedirà in avvenire di pensare ad altre soluzioni.

Il problema dei licenziamenti, che ci tormentava in modo particolare, è ormai ridotto nella sua gravità, perché si tratterebbe eventualmente solo di qualche decina di unità. Del resto noi ci auguriamo — e presenteremo un ordine del giorno in proposito — che questi licenziamenti, anche se previsti al minimo, possano essere evitati.

Per queste ragioni la mia parte si associa al relatore nel sostenere la legge. Non voteremo gli emendamenti, ma voteremo un ordine del giorno per migliorare la legge stessa, senza insabbiarla o ritardarla.

MARZANO. Se fosse lecito fare un raffronto tra questa aula e un'aula giudiziaria si dovrebbe dire che l'onorevole Bima è il pubblico ministero di questo disegno di legge. Io ebbi il piacere di incontrarmi con l'onorevole Bima, o, se più vi piace, con il pubblico ministero, ed ebbi con lui uno scambio di idee. Gli dissi che egli sosteneva l'alternativa dell'autocorriera perché, riportandosi probabilmente alla sua regione, egli non conosceva la regione salentina, ma che ove la avesse conosciuta, sia pure superficialmente, certamente avrebbe cambiato parere.

Perciò si parla di ammodernamento, non di alternativa che, se mai, potrebbe essere materia di un altro provvedimento. Per ora si discute solo sull'ammodernamento. Questo disegno di legge, infatti, può essere avversato solo per una posizione preconcepita, ove si consideri che è stato già discusso e approvato in Senato, ha ricevuto il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro, ha (in quanto disegno di legge) il parere favorevole del Governo. La nostra stessa Commissione, se non ho perduto la capacità di vedere certe cose, è orientata verso un giudizio positivo al quale è contrario il solo onorevole Bima. Perciò, per le ragioni dette ed illustrate dagli onorevoli Troisi e Bogoni e per quelle messe in evidenza dalla relazione del collega Zanibelli noi sposiamo *in toto* e *toto corde* il provvedimento.

Qui non si tratta di meridionalismo o di antimeridionalismo; nessuno ha mai pensato che l'onorevole Bima dovesse pronunciare la sua requisitoria alla legge animato da spirito antimeridionalista; si tratta di ragioni di ordine economico e sociale, e non voglio dire di ordine politico. Lo ha detto l'onorevole Troisi, lo ha ribadito l'onorevole Bogoni, e risulta dai dati statistici. Che dire di più? Non si può parlare della penisola salentina in relazione alla sola provincia di Lecce, ma anche di Brindisi e di Bari, e così via. Incomincerà tra poco la stagione dei piselli verdi, un prodotto delicatissimo, soggetto a rapida avaria: se mancano i vagoni ferroviari come lo si può trasportare in Germania e negli altri paesi? BIMA. Con l'aereo.

MARZANO. Ma si tratta di centinaia e centinaia di quintali. Così accadde con le patate, l'anno scorso che, soltanto per un giorno di ritardo vennero rifiutate dalla Germania.

Dice l'onorevole Bima: « ma queste linee sono passive ». È vero, però noi rispondiamo che se sono passive ciò è dovuto appunto alla mancanza di un minimo di ammodernamento.

Come può non essere passiva una linea ferroviaria che impiega nove ore per andare da Santa Maria di Leuca a Bari? Né l'alternativa dell'automezzo è valida perché essa può essere fatta, sia pure come ipotesi, solo da chi non conosce la zona dove le pochissime strade esistenti sono talmente strette da non consentire l'incrocio di due vetture abbastanza grandi.

In conclusione, e riportandomi alla relazione, anche io dal punto di vista pratico, mi dichiaro contrario ai due emendamenti proposti. Non mi pare che la questione della

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

proroga o meno di un anno debba essere considerata tale da rimandare questo provvedimento nuovamente all'esame del Senato, con tutte le conseguenze cui ho già accennato. E, stando così le cose, esprimo parere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

FRANCAVILLA. Parlo a nome del gruppo comunista. Noi siamo convinti della necessità che questo provvedimento venga approvato oggi stesso perché viene incontro ad una antica aspirazione delle popolazioni pugliesi, ed è da considerare come la conclusione di una lunga ed accanita battaglia sostenuta dalle popolazioni di quella vasta zona della Puglia: battaglia unitaria, come è dimostrato dal fatto che tutti i deputati della Regione, senza distinzione di partiti, hanno espresso il loro parere favorevole; battaglia alla quale noi comunisti abbiamo dato il nostro contributo battendoci per primi in Aula, dove io ho avuto l'onore di svolgere un intervento nel quale sino dal 1953 richiedevo l'ammodernamento di questa ferrovia ormai antidiluviana, nei consigli comunali e provinciali della zona, nei convegni ai quali insieme con i dirigenti dei sindacati di categoria abbiamo affermato la nostra avversione allo smantellamento della linea o di qualsiasi parte di essa e la urgenza dell'ammodernamento. Noi siamo sempre stati e siamo favorevoli alla statizzazione della ferrovia e a questo proposito anzi rientrerebbero a perfezione quei motivi che l'onorevole Bima cercava di far valere polemicamente contro i vari conti e i vari principi che in effetti succhiano alle mammelle dello Stato. Però, oggi, noi pensiamo che questa sia pure piccola conquista dell'ammodernamento debba essere accordata. L'onorevole Bima sostiene il monopolio della gomma contro la rotaia, ma bisogna tener conto dello stato deplorabile delle strade nel salentino e nel barese, dove comunque non è possibile un traffico automobilistico intenso. Ma alle cose già dette da altri voglio aggiungere un'altra che ha una certa importanza: la necessità di molti studenti, impiegati, operai, che si servono della ferrovia sulla quale possono usufruire delle riduzioni previste dalla legge in loro favore, ma che una volta obbligati a servirsi delle autocorriere non potrebbero più ottenerne.

A proposito degli emendamenti io dico che noi sappiamo benissimo che la legge non è perfetta: anche noi avremmo da fare considerazioni, proporre modifiche; d'altra parte, però, ci rendiamo conto che è necessario (e questo è richiesto dalle popolazioni interessate della zona) approvare subito il provve-

dimento così com'è. Onde, rivolgo l'invito all'onorevole Zanibelli di volere trasformare gli emendamenti in ordini del giorno, così come del resto è nostra intenzione di fare in relazione a talune questioni di una certa importanza in ordine al materiale del quale dovrà servirsi la società assuntrice dei lavori di ammodernamento nel senso che il materiale dovrà essere acquistato dall'industria italiana ricorrendo a quella straniera solo nel caso che in Italia non sia possibile provvedere.

ZANIBELLI, *Relatore*. Ci sono le rotaie.

FRANCAVILLA. Secondo noi ci sono possibilità di averle anche dall'industria italiana. Un altro ordine del giorno abbiamo in animo di proporre anche per quanto riguarda il personale. Sul problema dell'aumento reale del 30 per cento alle tariffe di cui ha fatto cenno l'onorevole Zanibelli, mi permetto di esprimere una considerazione che egli non ha tenuto presente. Si deve tener conto che oggi il traffico è inceppato oltretutto per i motivi già illustrati (decrepitezza degli impianti e dei servizi, lentezza delle comunicazioni, ecc.) anche perché si svolge in atto una spietata concorrenza da parte dei servizi di autolinea, gestiti, come è noto, dalla stessa società.

A questo inconveniente, in un certo senso, si potrà porre riparo o quanto meno si potrà dare un correttivo con il contenuto del secondo comma dell'articolo 1 che stabilisce, appunto, il bilancio unico.

PRIORE. Dopo quanto ha così bene riferito il relatore rimane ben poco da aggiungere. Dirò soltanto che, come deputato della circoscrizione salentina, esprimo parere favorevole unitamente al compiacimento che tutti i partiti, senza distinzione alcuna, si siano mostrati compatti; se meraviglia c'è è soltanto l'atteggiamento dell'onorevole Bima che è contrario nonostante non conosca la nostra zona. Ora io penso che prima di esprimersi in un certo senso, bisogna conoscere bene la situazione perché io sono convintissimo che se egli avesse visitato il Salento, oggi si sarebbe espresso in maniera diversa, trattandosi di una zona dove il problema delle strade è stato ed è completamente trascurato, e dove l'azione della stessa Cassa per il Mezzogiorno è stata assolutamente insufficiente. A volte bisogna avere il coraggio di dire tutta la verità ed io personalmente, affermo che le spese fatte in questo settore dalla Cassa per il Mezzogiorno sono state fatte male nel Salento e non conformemente ai desideri espressi dai rappresentanti della Regione. Ciò perché molte volte la Cassa spen-

de il suo denaro vivendo a 600 chilometri di distanza, mentre i problemi vanno conosciuti *in loco* studiando le vive necessità della popolazione. Ecco perché io non posso condividere l'opinione del collega Bima che l'auto debba sostituire la ferrovia. Abbiamo bisogno dell'una e dell'altra cosa. Del resto ho già detto che da noi la situazione delle linee automobilistiche è molto differente che nel Piemonte. Nel Piemonte le linee automobilistiche sono sollecitate ad assumere i servizi e pochi sono disposti a prenderli, da noi viceversa nonostante le numerose domande di concessione, presentate da tempo dalle società, non si riesce ad averle. Per spiegare il fenomeno il discorso sarebbe lungo e mi limito perciò, nell'interesse delle popolazioni salentine, a chiedere che questo disegno di legge sia approvato senza ulteriori indugi.

COLASANTO. Sarò brevissimo. Aderisco alle considerazioni del relatore. Alle obiezioni dell'onorevole Bima è già stato sufficientemente risposto.

Si è qui parlato di una nuova legge per meglio riordinare le concessioni e le sovvenzioni. Ben venga questa nuova legge che riordini tutta questa materia, e possa evitare una quantità enorme di spese. Ottima l'idea dell'onorevole Corbellini di unire la gestione automobilistica a quella ferroviaria gestita dai concessionari. Io debbo, però, additare all'attenzione del Governo quelle società di comodo che, attraverso appalti e subappalti finiscono per arrivare ad uno sfruttamento veramente indegno del personale. Il Ministero deve intervenire perché le società siano obbligate a rispettare i contratti di lavoro.

È avvenuto finora che le linee redditizie sono state esercitate con automezzi e quelle non redditizie con la ferrovia, per potere fruire dei contributi. Questa questione deve essere risolta.

Per quanto riguarda la tesi dell'onorevole Bima sulla sostituzione della strada alla ferrovia, essa non potrebbe essere accolta perché non tiene conto delle necessità del traffico delle merci.

Sulla questione del parallelismo, considerato il tracciato delle linee del sud est, vedo che vengono collegati alcuni comuni a Bari e alcuni comuni a Taranto. È quindi un traffico complementare a quello delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda, praticamente, la ferrovia del sud est, una sola osservazione vorrei fare sulla questione della proroga. Tra venticinque anni o ventotto anni non dovremo parlare più di strade, di gomma o di rotaie;

probabilmente parleremo di elicotteri o di aeroplani. Dato il progresso meccanico anche nel campo dei trasporti, chissà che cosa avverrà tra venticinque anni. Avranno tempo di pensarci i nostri eredi.

Per quanto riguarda i sette od otto miliardi che si debbono spendere per l'ammmodernamento, io sono convinto che non più del 15, 16 o 17 per cento resterà ai lavoratori del Mezzogiorno, perché le apparecchiature elettriche, i semilavorati, le attrezzature industriali, i locomotori, gli organi di manovra, gli apparecchi di segnalazione, verranno costruiti in gran parte fuori dei nostri paesi. Alle provincie di Bari e Lecce resterà quasi soltanto la fornitura del pietrisco e di un po' di manovalanza. Sarà perciò molto se arriveremo a prendere il 15 o il 16 per cento di quei sette od otto miliardi. Perché questa legge, se serve a dare un po' di comodità ai nostri paesi, serve principalmente a dare lavoro alle industrie del nord.

Io approvo completamente la legge e sono del parere di trasformare in ordini del giorno gli emendamenti del relatore onorevole Zanibelli.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prima di tutto debbo rivolgere una parola di caldo ringraziamento al relatore, il quale ha esposto in forma chiara ed esauriente gli estremi del problema che è sottoposto oggi all'esame della Commissione. Perciò gran parte delle cose che io avrei dovuto dire, essendo state già dette da lui, non saranno da me ripetute.

Però non posso fare a meno di rispondere, in polemica sia pure breve, al collega Bima, il quale in questa Commissione è stato il solo critico, addirittura ipercritico del disegno di legge che è in esame e della legge 2 agosto 1952, n. 1221, che riguarda l'ammmodernamento delle ferrovie concesse.

Il collega Bima ha cominciato col dire che le modifiche che oggi sono state proposte attraverso il disegno di legge che si sta esaminando, finiscono per snaturare l'originale disegno di legge. Contesto recisamente questa affermazione, perché non trova assoluta rispondenza nella realtà dei fatti e negli atti che stiamo esaminando. I due articoli che sono stati inseriti in questo disegno di legge e che si riferiscono al problema generale delle ferrovie concesse, regolamentato dalla legge del 1952, erano assolutamente necessari e sono di carattere urgente. Si è profittato di

questa occasione, dell'approvazione cioè del disegno di legge per le ferrovie della penisola Salentina, unicamente per guadagnare tempo, non potendoci accontentare del fatto che questi stessi articoli erano già contenuti sostanzialmente in quel progetto di legge di iniziativa parlamentare, che è al Senato, proposto dal senatore Corbellini, il quale ha suggerito vari adattamenti e adeguamenti a tutto il problema della legge n. 1221, sulla base delle esperienze fatte in cinque anni di applicazione.

Gli emendamenti contenuti negli articoli 2 e 3 del disegno di legge costituiscono una necessità urgente per poter rendere produttiva l'applicazione della legge n. 1221. In sostanza, si è voluto rimediare a un inconveniente gravissimo, verificatosi nella esecuzione dei lavori di ammodernamento, e determinato da questa circostanza. Le società concessionarie finivano per trovarsi in gravissime difficoltà durante l'esecuzione dei lavori di ammodernamento, per il fatto che, non realizzando, per non essere stati ultimati i lavori di ammodernamento stessi, tutti i prodotti del traffico che erano previsti nel piano finanziario, non erano in grado di far fronte a tutti i loro impegni per la manutenzione e per l'esercizio durante la predetta esecuzione dei lavori di ammodernamento.

Si è voluto ovviare a tale inconveniente, consentendo che in deroga al principio fissato dalla legge del 1952 si potessero corrispondere ancora alle società concessionarie i sussidi integrativi di cui avevano finora beneficiato. Naturalmente questa corrispondenza non costituisce un doppiopione, per il fatto che le società non possono contemporaneamente percepire i sussidi integrativi e le sovvenzioni chilometriche rivalutate. I sussidi integrativi saranno sottoposti a conguaglio nel senso che se i sussidi, che percepiranno le società durante l'esecuzione dei lavori, saranno inferiori alla sovvenzione, potranno essere a suo tempo integrati, se saranno maggiori, saranno recuperati durante i venticinque anni del periodo concessionario.

Quindi, non è che si crei un maggiore beneficio o una condizione di maggiore favore per le società concessionarie. Si va loro incontro per il rispetto di una esigenza legittima, perché si vuole che le società concessionarie siano messe in condizione di far fronte a tutte le esigenze dell'esercizio.

Il collega Bima ha anche affermato che la legge è fallita al suo scopo. Io contesto questa affermazione, che non è fondata su dati di fatto. Un giudizio sui risultati pratici della

legge non lo potremmo dare se non fra quattro o cinque o sei anni, quando cioè tutte le ferrovie concesse saranno state ammodernate, quando la legge sarà stata regolarmente applicata e quando si vedrà quale ne è il risultato pratico in base ai conti di esercizio, costi e prodotti. Allora soltanto si potrà vedere se la legge sia stata benefica o no. Ma, oggi come oggi, una affermazione del genere non si può fare. Infatti numerosi progetti di ammodernamento, finora approvati dal Ministero, sono in fase di esecuzione. Cito il caso dell'ammodernamento delle ferrovie complementari sarde, a cui si è richiamato il collega Bima. Comunque i risultati finora raggiunti non confermano l'affermazione dell'onorevole Bima.

BIMA. Io parlo del fallimento, avendo riguardo all'allegato al progetto di legge, poi diventato legge, sull'ammodernamento, dove si dimostrava che a mano a mano che la legge sull'ammodernamento sarebbe entrata in funzione, correlativamente sarebbero diminuiti i sussidi straordinari e si sarebbero stabilizzate le sovvenzioni chilometriche. Invece nella fase di attuazione questa tabella è stata completamente sconvolta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Queste osservazioni sono basate su presupposti di fatto errati. Il collega Bima deve tener presente che durante l'esecuzione dei lavori di ammodernamento i prodotti del traffico non possono essere quelli normali.

BIMA. Io parlo delle previsioni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le previsioni sono tutte soggette a delle sorprese. I contributi integrativi di esercizio si sono dovuti aumentare, perché sono aumentate le spese di esercizio, sono aumentati i costi dei materiali, sono aumentati i salari del personale, e non sono correlativamente aumentate le tariffe. Sono situazioni che al Ministero dei trasporti non potevano in alcun modo sfuggire; altrimenti si sarebbero messe, quelle ferrovie, in condizione di non poter continuare il loro esercizio e anche nella condizione di non poter dare assoluta sicurezza alle persone che viaggiano nelle ferrovie stesse; giacché, purtroppo, durante tutto il periodo in cui erano in corso le pratiche di ammodernamento, quelle ferrovie, che erano già in abbandono e per le quali non si erano mai spese somme rilevanti o ragionevoli per la manutenzione, finivano per costituire un pericolo permanente per la sicurezza del traffico. Di fronte a questa situazione, il Ministero dei trasporti non poteva chiudere gli occhi. Perciò, volta per volta

ta, si è riscontrata la necessità di dare i sussidi integrativi di esercizio. Questi sussidi saranno recuperati in conto delle sovvenzioni chilometriche rivalutate.

La questione più generale, che il collega Bima ha posto ancora una volta — come la aveva posta in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti — non mi pare che abbia ragione di essere. Se egli dicesse che per costituire uno stimolo nuovo al progresso economico di una determinata regione, è preferibile costruire strade anziché ferrovie, dove ferrovie non esistono, potrei essere d'accordo con lui anche nel ritenere che ciò sarebbe conveniente per la finanza pubblica e per la regione o per gli enti locali interessati. Ma dove le ferrovie sono già costruite, non si può fare lo stesso ragionamento. Non si può buttare a mare un materiale che ha un valore incommensurabile e che non potrebbe più essere utilizzato; non si può non tener conto delle ragioni economiche e sociali; non si può alla leggera mettere sul lastrico migliaia di dipendenti delle ferrovie concesse. È facile dire che questi dipendenti possono essere riassorbiti attraverso le altre comunicazioni stradali; ma la realtà ha dimostrato che questo non è vero, perché abbiamo constatato in tutti gli altri casi che si sono verificati — soprattutto nell'Italia settentrionale, dove ammodernamenti sono avvenuti — che purtroppo, con la sostituzione delle linee automobilistiche, il personale, sia pure in modesta misura licenziato dalle ferrovie concesse, non è stato riassorbito. Si è dovuto provvedere a licenziamenti o a pensionamenti anticipati, con notevole aggravio per il bilancio delle ferrovie stesse.

Noi oggi, nel caso in esame, ci troviamo di fronte ad un gruppo di linee lunghe circa 500 chilometri. Servono una regione in progressivo sviluppo agricolo, e che non è sufficientemente servita dalle ferrovie dello Stato — perché la linea Bari-Taranto ha tutt'altra funzione, si svolge su una direttrice diversa da quella delle altre — come non è neppure sufficientemente servita dallo sviluppo stradale. Non è possibile che tutto quel volume notevolissimo di prodotti agricoli venga trasportato con camion.

Dobbiamo tener presente che le ferrovie del sud-est sono apportatrici di notevole traffico alle ferrovie dello Stato, perché i trasporti a grandissimi percorsi, quelli che si effettuano, ad esempio, da Gagliano ad Ambrurgo, non possono essere fatti attraverso trasporti automobilistici. Sono traffici che si avviano attraverso queste ferrovie centrali, che,

per la identità dello scartamento con le ferrovie dello Stato, vengono a rappresentare un prolungamento di queste ultime. Quindi, con la sostituzione dei servizi automobilistici si produrrebbe una diminuzione del traffico delle ferrovie statali, soprattutto per quello a grande percorso. Il traffico che si svolge sulle ferrovie del sud-est è un complemento necessario di quello che si svolge sulle ferrovie statali.

Ora il problema si semplifica di molto, e mi compiaccio che il relatore, iniziando la sua relazione, lo abbia messo in risalto. Qui la Commissione non è chiamata a decidere su una legge che debba modificare integralmente i concetti e i principi fondamentali della legge n. 1221. Alla applicazione di quella legge è preposta una Commissione interministeriale, la quale, volta per volta, decide quali siano le linee che meritano di essere conservate, quali quelle che debbano essere sostituite, quali quelle che debbano essere ammodernate. La Commissione interministeriale ha adempiuto al suo preciso dovere, attribuito col deliberato del marzo 1955. Come l'onorevole Bima avrà rilevato, la commissione non si è limitata ad affermare assiomaticamente che per ragioni di carattere soltanto sociale sia conveniente scegliere la seconda delle cinque soluzioni che erano state prospettate; è arrivata a quella decisione dopo aver ponderato seriamente la questione, dopo averla vista in tutti i suoi aspetti e dopo averne vagliato la convenienza che poteva sussistere sia per il pubblico che dovrà essere servito da queste ferrovie — pubblico che non può essere mai ignorato — sia per l'interesse dello Stato, che è chiamato a contribuire.

Io non credo che domani o subito possa essere conveniente nazionalizzare le ferrovie del sud est. In buona sostanza in questo sistema concessionario, con le sue lacune, i suoi difetti, i suoi errori, e anche nonostante certi sospetti, si ravvisa sempre una soluzione conveniente per lo Stato.

I costi che si verificano infatti per le ferrovie concesse sono sempre per vari motivi di gran lunga inferiori a quelli che si verificano nelle linee statali aventi analoghe caratteristiche di esercizio.

Questa concezione fondamentale — che non è di oggi — posta a base della legge per la concessione delle ferrovie in gestione ai privati, si è rivelata conveniente e opportuna per lo Stato, perché, tra l'altro, se questi cinquecento chilometri delle ferrovie della penisola Salentina dovessero essere inclusi nella rete ferroviaria statale, credo che i costi di eser-

cizio e le spese di ammodernamento sarebbero di gran lunga maggiori. Non si può poi non tener conto che, in base alla legge n. 1221, per le spese di ammodernamento di linee dell'Italia meridionale ed insulare le società concessionarie concorrono in proprio per un quarto su lavori tutti controllati, mentre per le linee dell'Italia centrale e settentrionale concorrono per la metà.

Io rivendico ancora una volta, anche in questa sede, il grande merito che hanno i nostri funzionari degli ispettorati della motorizzazione, perché vedo con quale acume e senso del dovere, con quale onestà e scrupolo, esaminano sempre tutti i progetti che ci provengono dalle società concessionarie per la esecuzione di opere d'ammodernamento o altro.

Se la società concessionaria del sud-est ha fatto delle critiche, o ha presentato degli esposti, lo ha fatto quando poteva tornarle comodo. Ma oggi è la prima ad insistere perché la legge sia approvata e mostra premura di vederla approvata. Il che dimostra che, dopo aver riveduto bene i suoi conti e aver capito che lo Stato non poteva assecondarla in certe pretese, ha riconosciuto che era necessario e conveniente accettare e dare esecuzione ai lavori, nella soluzione e nella misura approvate dalla Commissione interministeriale.

Quindi, non credo sia necessario aggiungere altro, per dimostrare che, in buona sostanza, la Commissione, oggi chiamata a decidere sul limite della sovvenzione chilometrica rivalutata, non agirà a cuor leggero approvando la proposta che il Ministero ha fatto.

La determinazione di quella cifra che è indicata nel disegno di legge e che ammonta a 3.327.000 lire a chilometro per anno e per il periodo dal 1952 ai tre anni successivi, è il frutto di uno studio dettagliatissimo, è il risultato di tutto un piano finanziario, in cui si è tenuto anche conto sia dei prodotti del traffico, compreso quello proveniente dagli esercizi automobilistici — ed era giusto che dovessero essere inclusi, nonostante le proteste della società concessionaria — sia delle spese, valutate con la dovuta scrupolosità, ed a cui la gestione può andare incontro.

La previsione dell'aumento del 30 per cento del traffico non è campata in aria. Io credo che sia aderente alla realtà. Oggi è vero che non viaggia più nessuno in quelle ferrovie sgangherate o lumaca. È naturale che i viaggiatori preferiscano andare nelle autocorriere, piuttosto che esporsi al disagio di ferrovie così mal ridotte; ma domani, quando

tutto questo sistema ferroviario sarà modificato e ammodernato, quando le rotaie saranno rinnovate, quando tutta la trazione a vapore sarà sostituita da automotrici e locomotori, quando le vetture saranno più decenti e più comode, quando lo sviluppo della velocità di marcia sarà notevolmente aumentato, io sono sicuro che i viaggiatori torneranno al treno. Può darsi che si decidano anche ad abbandonare in parte le linee automobilistiche; ma questo non porterà alcuno squilibrio nelle previsioni del piano finanziario, perché, in buona sostanza, si tratta di un travaso da un bilancio ad un altro, e di questo travaso non ci dobbiamo eccessivamente preoccupare, perché, come si è affermato e come è consacrato in questo articolo primo della legge, le due gestioni — automobilistiche e ferroviaria — possono considerarsi unificate.

Credo quindi che la Commissione possa con tutta serenità e tranquillità approvare il disegno di legge quale è stato proposto dal Ministero. E mi consenta l'onorevole Zanibelli che io lo preghi di ritirare anche gli emendamenti che ha proposto.

**PRESIDENTE.** Lo ha già fatto, convertendo gli emendamenti in ordini del giorno.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Volevo pregarlo di ritirare gli emendamenti non solo per abbreviare i tempi, ma sostanzialmente perché i concetti che sono enunciati negli emendamenti stessi, sono già implicitamente contenuti negli articoli della legge. Per esempio: l'emendamento proposto all'articolo 1, per fissare « improrogabilmente » la data del 30 giugno 1959 per la ultimazione dei lavori, non può essere approvato, perché la società, per la legge fondamentale, ha diritto a tre anni, prorogabili a quattro. Quindi non possiamo oggi metterla in condizioni di inferiorità, modificando la legge istitutiva; tanto più che è interesse della società portare a termine rapidamente i lavori per non pagare, se non altro, molti interessi di mora sui mutui che è costretta a fare. Trattasi poi di lavori di notevole complessità che per la loro esecuzione hanno bisogno di tempo sufficiente.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto all'ultimo comma, rilevo che si rende pleonastico, perché il concetto che nell'emendamento è enunciato, è già contenuto nell'ultimo comma dell'articolo 3, là dove si dice che detti sussidi integrativi saranno ripetibili nel corso della concessione; quindi tutto ciò presuppone un conguaglio in sede definitiva, ed è inutile dirlo espressamente.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

Le stesse considerazioni debbo ripetere per l'emendamento proposto all'articolo 3, per il quale sovviene ancora l'ultimo capoverso dell'articolo 3.

Perciò, preso atto volentieri che il collega Zanibelli abbia ritirato i suoi emendamenti, è inutile che io me ne occupi ulteriormente. Non posso che insistere perché la Commissione voglia approvare il disegno di legge nel testo già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Comunico alla Commissione che l'onorevole Zanibelli ha ritirato tutti gli emendamenti che aveva proposto e li ha trasformati in ordini del giorno che sottoporro successivamente alla Commissione stessa.

ZANIBELLI, *Relatore*. Dopo le risposte date dal Governo, io debbo fare soltanto alcune considerazioni per togliere i dubbi sorti in qualche collega dopo la chiara controrelazione del collega Bima alla mia precedente relazione.

Ringrazio tutti quelli che sono intervenuti e debbo dire che le stesse ragioni che hanno sollecitato in me un esame approfondito del disegno di legge, allo scopo di eliminare alcuni dubbi che una prima lettura mi aveva suscitato, sono le stesse ragioni che mi portano praticamente a favorire al massimo la sua approvazione, rinunciando a presentare i miei emendamenti, e sostituendoli con ordini del giorno che ne riflettano i principi.

Credo però che sia necessario che alcuni punti vengano assolutamente chiariti. Già l'onorevole Troisi ha detto qualche cosa, ma è bene che noi non restiamo male impressionati in ordine alla applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221; poiché, stando ai risultati finora resi noti, sappiamo che la spesa dello Stato per la copertura del cosiddetto disavanzo di puro esercizio delle ferrovie concessionarie — cioè quel disavanzo che corrisponde alla differenza tra l'entrata del traffico e le relative spese dirette, escluse le quote relative all'esercizio del patrimonio aziendale e al suo rinnovamento, e che deve essere coperto dallo Stato — è di lire 4.700.000.000. Per le sovvenzioni di esercizio che si dovranno assegnare alle singole aziende ferroviarie dopo il loro ammodernamento, vengono previsti con assoluta prudenza 3.400.000.000. Questo sta scritto anche nella relazione alla proposta Corbellini, apprezzata anche dal collega Bima.

Quando poi si domanda al collega Bima quale è l'onere che di fatto andiamo a sopportare per questa linea concessionaria, se dovessimo tradurlo a chilometri, non possiamo dimenticare che oggi le ferrovie stes-

se dello Stato vengono a costarci più del doppio di quanto non ci costi il pagamento del disavanzo delle ferrovie concessionarie. Quindi, misurato chilometro per chilometro quanto lo Stato spende per le proprie ferrovie, viene a essere oltre il doppio di quanto viene a spendere per le concessionarie. Nel caso specifico, poi, di questa società del sud-est, prendendo a base quella che è stata la sovvenzione data in passato dallo Stato, tra sovvenzione originale, revisione del prezzo del carbone, sussidi integrativi accordati, si rileva che nel 1954 è stato erogato complessivamente un miliardo e 495 milioni. Ammettendo che non vi fossero variazioni in questa situazione e che non si dovesse arrivare a un ulteriore aumento di questo contributo, avremmo avuto in 28 anni una spesa di 41.797.000.000.

Invece, in applicazione di questa legge, nei 28 anni che abbiamo dinanzi a noi abbiamo una spesa di 38.538.000.000. Quindi abbiamo una riduzione di spesa rispetto a quella che ordinariamente avremmo non facendo niente e restando ferma ogni opera di rammodernamento.

Quando si dice che tra 25 anni permarrà un disavanzo di esercizio notevole, credo che con tutta obiettività possiamo anche dire che il problema delle tariffe potrà a tempo debito essere sottoposto a revisione. Con questo non intendo sostenere la tesi che si debba a un certo momento sollevare totalmente lo Stato da una parte del suo contributo, per metterlo a carico degli utenti; questo sarà un problema che al momento opportuno sarà affrontato e che può lasciarci un po' più tranquilli in ordine all'applicazione di questa legge.

Quanto all'altro problema sollevato dall'onorevole Bima in ordine alla decorrenza della concessione, dovrei far presente che la legge dell'agosto 1952 parla, nell'articolo 9, della prorogabilità delle concessioni, per quelle ferrovie che hanno il contributo di cui all'articolo 2 e all'articolo 3 della stessa legge, per 25 anni, ove logicamente la concessione attuale della ferrovia non raggiunga quel periodo. Noi non possiamo dimenticare invece che attualmente queste ferrovie sono concessionarie fino al 1985; quindi, quando diamo i 25 anni, siamo nei termini previsti dalla stessa concessione.

Altra preoccupazione dell'onorevole Bima era quella relativa al fatto che non fossero stati espletati i concorsi e che la società avesse manifestato la necessità di consentire obbligatoriamente al parere del Ministero nel fare ordinazioni di certi locomotori presso una

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

azienda piuttosto che un'altra. La situazione non sta in questi termini. In un primo momento la società aveva fatto presente, anche durante le riunioni della commissione, che era stata decisa l'adozione di tre specie di veicoli. È stato invece cambiato il tipo di locomotori ed è stato espletato il concorso: in esito a quel concorso si è pronunciata la commissione con un voto n. 22-A del 2 marzo 1955. Cosicché anche quelle preoccupazioni che potevano sorgere in materia di forniture obbligatorie da parte di aziende che magari non hanno offerto le migliori condizioni di prezzo, possono sicuramente cadere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La scelta delle ditte per il materiale rotabile è stata fatta da una commissione ristretta, eletta in seno alla commissione ministeriale e costituita da tecnici e professionisti valentissimi, specialisti della materia.

ZANIBELLI, *Relatore*. Precisati questi elementi, rimane innegabilmente qualche dubbio sui problemi che riguardano l'intensificazione del traffico, in specie dei viaggiatori. Se osserviamo le tabelle relative al traffico delle merci dal 1948 al 1955, purtroppo abbiamo degli indici che dimostrano quello che potrà accadere. Però non c'è da dimenticare che l'aver snellito questi servizi, fornendoli di materiali più idonei alla trazione, può essere sicuramente la chiave di volta per la soluzione di questo problema.

Naturalmente, noi siamo vincolati nelle nostre previsioni a questi calcoli e gli argomenti addotti da alcuni colleghi rispetto allo sviluppo agricolo della zona, potrebbero farci cambiare idea in materia.

Un'ultima osservazione su quanto ha detto il collega Bima riguardo allo sviluppo dei servizi automobilistici.

Ritengo che all'attivo del bilancio definitivo possa presentarsi non una contrazione rispetto ai 535 milioni di entrata, ma possa prevedersi un incremento; stando così la situazione rimane la validità sulle considerazioni da me fatte in ordine alla variazione dei prodotti di esercizio.

Non ho altro da aggiungere neppure a commento delle ragioni per le quali non sostengo gli emendamenti. Rimangono alcune perplessità, ma dato che il Governo ha accolto le mie e nostre osservazioni ognuno può sentirsi tranquillizzato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato per le sovvenzioni da accordarsi alla Società anonima per le ferrovie del Sud-est per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina, ritenuti ammissibile con voto 17 maggio 1955, n. 30-A, dalla Commissione istituita con l'articolo 10 della legge medesima, a lire 3.327.000 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, e a lire 2.894.000 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Dette sovvenzioni, determinate sulla base di previsione di spese e di introiti che tengono conto anche dei risultati di esercizio delle linee automobilistiche in concessione alla Società medesima nella penisola Salentina, sostituiscono quelle accordate con l'articolo 16 dell'atto di concessione 14 ottobre 1931, approvato con regio decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito nella legge 25 aprile 1932, n. 459, e saranno assoggettate soltanto alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

## ART. 2.

La sovvenzione accordata ai sensi dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha decorrenza dalla data di ultimazione delle opere, fissata entro il termine di tempo di cui alla lettera b), dell'articolo 1 della legge stessa od in quello prorogato ai sensi dell'articolo 8, comma secondo.

La medesima decorrenza è assunta per la determinazione della scadenza della concessione anche agli effetti della proroga di cui all'articolo 9, comma primo.

(È approvato).

## ART. 3.

A parziale modifica dell'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, le ferrovie e tramvie extraurbane per le quali, in attesa dell'attuazione dei provvedimenti di cui all'articolo 3, non si faccia luogo alla rivalutazione della sovvenzione prevista dal successivo articolo 5, potranno continuare ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine di tempo stabilito per la effettiva esecuzione delle opere per le quali viene as-



LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

sentito un contributo dello Stato, dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera b), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121.

Detti sussidi integrativi saranno ripetibili nel corso della concessione ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, per la parte eccedente l'importo delle sovvenzioni assentibili entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

ART. 4.

Al pagamento della sovvenzione di esercizio di cui all'articolo 1 della presente legge sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, comma primo, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

Sono stati presentati vari ordini del giorno sui quali il Governo ha già espresso il suo parere favorevole.

Do lettura del primo a firma Calasso- Bogoni e Francavilla:

« La Commissione Trasporti, a conoscenza del ripetersi continuo di incidenti mortali ai passaggi a livello delle ferrovie del Sud-Est; a conoscenza che in solo poco più di un anno hanno perduto la vita ben nove persone e che la causa principale è che più della metà dei quattrocento passaggi a livello risultano incustoditi, compresi molti riguardanti vie principali di considerevole traffico e prive di sufficiente visibilità della linea ferroviaria, a conoscenza infine che l'abbandono di molti di essi risale solo ad una ventina di anni in qua, invita il Governo ad assicurare col piano di ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est la incolumità alle popolazioni interessate, facendo provvedere di custodia tutti i passaggi a livello che offrono scarsa visibilità della linea e tutti quelli che attraversano strade provinciali ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il secondo porta le firme dei deputati Troisi e Zanibelli:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti) nell'approvare il disegno di legge n. 2648 relativo all'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina, riconosce la esigenza di un sollecito risanamento di tali ferrovie per assicurare più rapidi collegamenti fra una parte del Mezzogiorno e l'Italia

setentrionale; fa voti che l'opera stessa sia condotta a termine nel più breve tempo possibile, evitando il ricorso alla proroga di cui all'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il terzo è a firma Zanibelli e Troisi:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti) nell'approvare il disegno di legge n. 2648 relativo all'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina, considerata la necessità che il programma di risanamento economico e finanziario previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221 sia completamente attuato, impegna il Governo a disporre lo stanziamento adeguato, affinché tale legge sia operante e consenta di portare a termine per la intera rete delle linee concesse i programmi che saranno elaborati dalla competente Commissione interministeriale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il quarto è a firma dei deputati Francavilla, Bogoni, Calasso, Rubeo, Jacoponi, Maniera e Concas:

« La Commissione Trasporti della Camera, riunita in sede legislativa per approvare il disegno di legge n. 2648: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 »; impegna il Governo a far sì che la Società Ferrovie del Sud-Est debba servirsi, per l'ammodernamento della ferrovia da essa gestita, di materiale proveniente dall'industria italiana e preferibilmente meridionale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il quinto ed ultimo è a firma dei deputati Francavilla, Bogoni, Calasso, Rubeo, Jacoponi, Maniera e Concas:

« La Commissione Trasporti raccomanda al competente Ministero dei trasporti di volere, in sede opportuna, esaminare la possibilità di sistemazione del personale che, a seguito dell'avvenuto ammodernamento, si dovesse trovare nella condizione di rimanere senza lavoro per la riduzione prevista dal piano di ammodernamento ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

---

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1957

---

Il disegno di legge verrà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge.

« Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2648):

Presenti e votanti . . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	33
Voti contrari . . . . .	2

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione.*

Bensi, Bianchi Chieco Maria, Bima, Bogoni, Boidi, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Calasso, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Del Fante, De Meo, Ducci, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Gorreri, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Maniera, Marzano, Menotti, Moscatelli, Petrucci, Priore, Reali, Roasio, Rubeo, Troisi e Zanibelli.

*Sono in congedo.*

Farinet e Spadola.

**La seduta termina alle 13,15.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI