

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 7 MARZO 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del Presidente:		GRAZIADFI	1114
PRESIDENTE	1109	BOGONI	1114
Inversione dell'ordine del giorno:		TROISI	1114
PRESIDENTI	1109	PETRUCCI	1114
Proposte di legge (Discussione e rinvio):		BASILE GUIDO	1115
SCOTTI FRANCESCO ed altri Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato (<i>Ur- genza</i>). (2756):		BIMA	1118
COLASANTO ed altri Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949 n. 966 (<i>Urgenza</i> 3131)	1110	DURAND DE LA PENNE	1119
PRESIDENTE	1110, 1111	VIALE	1119
ZANIBELLI, <i>Relatore</i>	1110	CONCAS	1119
MURDACA, <i>Relatore</i>	1110	ANGFLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	1119
SCOTTI FRANCESCO	1110	Votazione segreta:	
COLASANTO	1111	PRESIDENTE	1123
Disegno di legge (Discussione e approva- zione)			
Prima esecuzione di un piano quinquen- nale per l'ammodernamento ed il po- tenziamento della rete delle ferrovie dello Stato (<i>Approvato dalla VII Com- missione permanente del Senato</i> 3615)	1111		
PRESIDENTE	1111, 1120		
COLASANTO	1113		

La seduta comincia alle ore 9,45.

BIMA, *Segretario*, legge il processo ver-
bale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che per la se-
duta odierna il deputato Scotti Francesco
sostituisce il deputato Calandrone Pacifico

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione
dell'ordine del giorno, nel senso di dare la
precedenza nella discussione alle proposte di
legge dei deputati Scotti Francesco ed altri

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

(n. 2756) e dei deputati Colasanto ed altri. (n. 3131).

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Scotti Francesco ed altri: Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato (2756); e dei deputati Colasanto ed altri: Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966. (3131).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge d'iniziativa degli onorevoli Scotti ed altri concernente: «Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato»; e d'iniziativa degli onorevoli Colasanto ed altri, sul: «Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato, sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966».

Comunico agli onorevoli colleghi che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere contrario su entrambe le proposte di legge.

Il Relatore della proposta di legge n. 2756, onorevole Zambelli, ha facoltà di svolgere la relazione.

ZANIBELLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, nell'immediato dopo guerra l'Amministrazione ferroviaria incontrò una situazione di grave disagio nell'ambito del personale per una carenza che riguardava specialmente i gradi del gruppo B. Provvide a sanare le più evidenti ed urgenti deficienze col personale avente una qualifica inferiore ma in possesso di diploma di scuola media superiore.

Successivamente, non avendo reperito tra i dipendenti un numero sufficiente di diplomati, l'amministrazione fu autorizzata a sopperire alle necessità mediante l'assunzione *ex novo* di un certo numero di agenti in qualità di straordinari nelle qualifiche iniziali di grado IX. A tali assunzioni, autorizzate per la copertura di posti vacanti, non poterono partecipare gli agenti diplomati investiti di qualifiche inferiori cui sopra si è fatto cenno. Da ciò deriva una differenziazione di trattamento di cui hanno sempre beneficiato gli agenti straordinari i quali con decorrenza gennaio 1951 ottennero il passaggio a ruolo.

Ora, pur non potendo far questione di categorie, appare evidente l'esigenza di sanare questa incongruenza che, se conservata, potrebbe mantenere gravi ingiustizie. A questo fine è nata la proposta dell'onorevole Scotti che specificatamente riguarda: 1°) il personale fra quello ex contrattista che all'atto dell'inquadramento a ruolo, pur essendo in possesso di titolo di studio previsto per la qualifica iniziale del gruppo B, venne sistemato nel grado iniziale del gruppo C); 2°) il personale fra quello del ramo esecutivo distaccato agli uffici che, pur trovandosi nelle identiche condizioni dell'altro personale agli effetti della utilizzazione del titolo di studio, non poté ottenere l'inquadramento nel gruppo spettantegli per aver conseguito in data posteriore il titolo di studio di scuola media superiore.

La proposta di legge Scotti ha effetto retroattivo e su di essa la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) si è espressa negativamente. Ove si rimediasse a tale ostacolo, si potrebbe senz'altro sistemare per il futuro la posizione di questo personale eliminando una sperequazione, che si è determinata per cause indipendenti dalla volontà specifica dell'amministrazione ma è conseguente al disagio creato dalla guerra.

In questi limiti e in questo senso esprimo parere favorevole all'accoglimento della proposta di legge degli onorevoli Scotti ed altri.

PRESIDENTE. Il Relatore della proposta di legge n. 3131, onorevole Murdaca, ha facoltà di riferire.

MURDACA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, le argomentazioni esposte dall'onorevole Zambelli per la proposta di legge n. 2756 valgono anche a favore dell'accoglimento della proposta di legge n. 3131 d'iniziativa degli onorevoli Colasanto ed altri, di cui ho l'onore di essere relatore. Si tratta di sanare una grave sperequazione fra agenti in possesso del medesimo titolo di studio e che all'atto dell'inquadramento nel gruppo B hanno ottenuto un'anzianità minore di cinque anni rispetto ad altri. Il parere del relatore è senz'altro favorevole mentre, purtroppo quello della IV Commissione permanente è contrario.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SCOTTI FRANCESCO. Onorevole Presidente. In seguito all'opposizione della IV Commissione permanente, mi permetto presentare un nuovo testo della mia proposta di legge che tende ad armonizzare la proposta stessa con la proposta di legge n. 3131 degli

onorevoli Colasanto ed altri, nonché ad evitare i principali motivi di opposizione espressi dalla IV Commissione permanente.

PRESIDENTE. La Commissione prende atto della presentazione di un nuovo testo da parte dell'onorevole Scotti.

Do lettura del nuovo testo.

« Il personale delle ferrovie dello Stato sistemato nella qualifica di grado X degli uffici o delle stazioni in virtù del disposto del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 9 luglio 1947, n. 667, ratificato con legge 1° dicembre 1951, n. 1308, della legge 15 dicembre 1949, n. 966, viene immesso, se sin dalla data della sistemazione nel grado era in possesso del diploma di scuola media superiore e svolgente mansioni proprie del personale di concetto, al grado IX del gruppo B o delle stazioni con effetto dalla stessa data, unicamente agli effetti giuridici e di carriera ».

COLASANTO. A nome anche degli altri proponenti della proposta di legge n. 3131, dichiaro di ritirare la medesima e di aderire al nuovo testo presentato dall'onorevole Scotti.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che a norma dell'articolo 40 del Regolamento, poiché la Commissione non intende aderire al parere della IV Commissione permanente, ed in considerazione ancora delle notevoli modifiche apportate alla proposta di legge dell'onorevole Scotti, si rimetterà il nuovo testo alla Commissione Finanze e tesoro affinché riesamini le due proposte in oggetto.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3615).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: « Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

Il disegno di legge è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 febbraio 1958 e trasmesso alla Presidenza della nostra Assemblea in data 27 dello stesso mese.

La IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole.

Sul disegno di legge riferirò io stesso. Onorevoli colleghi, nell'autunno del 1956, dopo lunga elaborazione, venne presentato al Consiglio dei Ministri (che lo approvò) un programma quadriennale di investimenti dell'importo di 80 miliardi per l'esecuzione di opere intese ad ammodernare e potenziare la rete delle ferrovie dello Stato e per raggiungere nel contempo un migliore assestamento del bilancio aziendale.

L'Amministrazione ferroviaria, successivamente e con maggiore ponderazione, riprese in esame l'insieme di tutti i provvedimenti, purtroppo rimasti insoluti con il passar degli anni, e per i quali sempre più si era andata riconoscendo la necessità e la indilazionabilità di una pronta definizione. Si arrivò così alla conclusione che occorrerebbero ben 1.000 miliardi di investimenti, ove si volesse effettivamente recuperare tutto l'arretrato accumulatosi nel corso degli anni e si intendesse ammodernare radicalmente l'intera rete, ivi comprese quelle linee che, alla luce dei progressi compiuti dai servizi su strada, dovrebbero essere annoverate tra quelle da abbandonare nel futuro.

L'Amministrazione ferroviaria, stralciando dal suddetto piano generale quei provvedimenti considerati idonei ad affrontare l'ammodernamento ed il potenziamento, almeno delle linee principali a maggior traffico (seppure lasciando indietro opere notevoli che dovrebbero essere attuate in seguito), è avvenuta alla formazione di un primo piano quinquennale di 250 miliardi. A tale soluzione ridotta è giunta anche in considerazione del fatto che il Paese non sembra possa sopportare uno sforzo superiore all'investimento di cinquanta miliardi all'anno per il solo settore ferroviario.

La scelta dei provvedimenti inclusi nel Piano quinquennale in esame — che non deve considerarsi un programma definitivo e completo — è stata fatta con carattere produttivistico; e ciò permette di ritenere, con sufficiente fiducia, che gli investimenti stessi, nel giro di cinque anni, faranno raggiungere un equilibrio del bilancio, il che sarà possibile se sarà consentito qualche moderato aumento delle tariffe e potrà farsi assegnamento sull'incremento dei traffici viaggiatori e merci (prudentemente valutato nell'ordine medio del 3 per cento annuo) e soprattutto su una migliore organizzazione generale dell'Azienda.

Le ferrovie dello Stato, per quanto concerne gli impianti fissi, hanno concentrato gli investimenti soprattutto nell'ammodernamento e potenziamento delle grandi arterie

ferroviarie longitudinali dall'estremità Nord a quella Sud della Penisola, nonché sulle principali linee trasversali di collegamento fra Est e Ovest.

Detti potenziamenti comprendono:

a) nuove elettrificazioni (Messina-Catania, Pescara-Ancona, Torino-Milano, Mestre-Cervignano), per 22.300 milioni.

b) trasformazione del vecchio sistema di trazione elettrica a corrente trifase con quello a corrente continua su un primo gruppo di linee della rete ligure-piemontese (Genova-Alessandria, Genova-Voghera, Alessandria-Tortona, Novi-Tortona), per 8.600 milioni.

c) raddoppio di tratte a semplice binario e nuove linee di raccordo (tratto Vallo-Sapri sulla linea di Battipaglia, tratto Corniglia-Framura sulla linea Roma-Genova, deviazione di Granarolo presso Genova, ponte sul Ticino, presso Trecate), per 31.500 milioni.

d) rinnovamenti sistemati del binario (Villa San Giovanni-Roma-Firenze-Milano, Roma-Genova-Torino-Modane, Reggio Calabria - Taranto - Bari - Bologna, Torino-Milano-Venezia-Trieste), per 50.500 milioni.

e) sistemazione di ponti (Villa San Giovanni-Battipaglia, Reggio Calabria-Metaponto) per 1.700 milioni.

f) potenziamenti dei servizi viaggiatori e merci nelle stazioni, impianti di segnalamento e sicurezza, blocco, apparati centrali, telegrafonici, luce e forza motrice (in numerose stazioni e sulle principali linee) per 18.300 milioni;

g) nuova invasatura per le navi-traghetto (a Villa San Giovanni), per 1.000 milioni.

h) nuova centrale di produzione della energia occorrente per la rete delle ferrovie elettrificate, per 12.000 milioni.

l) ammodernamento e potenziamento delle officine ed impianti della trazione, per 5.700 milioni.

In complesso quindi 151.600 milioni.

Per quanto riguarda il Parco i provvedimenti contemplati interessano:

a) la costruzione di n. 216 locomotive elettriche e di n. 39 coppie di elettromotrici con rimorchio per le linee di nuova elettrificazione, per la rete a corrente trifase da trasformare in continua e per fronteggiare il previsto aumento del traffico nel settore viaggiatori e merci, per 33.235 milioni,

b) l'allestimento di n. 5.100 carri di vario tipo per le esigenze del traffico merci, per 17.850 milioni,

c) l'approntamento di n. 350 nuove carrozze, per le necessità del traffico viaggiatori, per 13.300 milioni;

d) la costruzione di n. 80 coppie di automotrici termiche con rimorchio, e di n. 100 locomotive Diesel per addivenire alla soppressione della trazione a vapore su altre linee, sostituendola con quella Diesel, molto più economica e tecnicamente moderna, per 17.600 milioni;

e) la costruzione di n. 275 Diesel di media e piccola potenza per la sostituzione della trazione a vapore nei servizi di manovra in numerose stazioni, per 12.125 milioni.

f) l'allestimento di una nuova nave traghetto in dipendenza delle esigenze dei traffici da e per la Sicilia, per 2.800 milioni.

In complesso, quindi, 97.610 milioni.

Il Ministro dei trasporti ha, pertanto, presentato il disegno di legge in esame che consta di otto articoli. L'articolo 1 autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad attuare il piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, che contempla i lavori e le provviste sopra enunciate, fino a concorrenza della somma complessiva di 175 miliardi da ripartire, secondo il disposto dei successivi articoli 2 e 3, negli esercizi finanziari dal 1958-59 al 1962-63.

L'articolo 2 del disegno di legge stabilisce la forma di finanziamento della parte di spesa dell'ammontare di 75 miliardi di lire concernente il rinnovamento e il rafforzamento dell'armamento dei binari ed il rinnovamento degli altri impianti fissi, spesa che viene impegnata anticipatamente ai normali stanziamenti annuali di bilancio destinati a tali spese, e quindi, con autofinanziamento interno.

L'articolo 3 del disegno di legge stabilisce la ripartizione e la forma di finanziamento della parte di spesa dell'ammontare di 100 miliardi di lire concernente tutte le altre opere e forniture non contemplate dal precedente articolo 2 e comprese nel piano di cui all'articolo 1.

La ripartizione è in rapporto all'attuazione finanziaria del piano ed il correlativo finanziamento viene autorizzato col ricorso ad operazioni di mutuo, da contrarre a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, sia all'interno che all'estero.

L'articolo 4 del disegno di legge modifica l'articolo 20 della legge organica dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per consentire il trasferimento nel gruppo delle « Spese complementari », in un unico separato capitolo come è, poi, previsto al primo comma del successivo articolo 5, di tutte indistintamente le spese di rinnovamento degli impianti fissi.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

L'articolo 5 del disegno di legge stabilisce l'ammontare dello stanziamento di bilancio per il rinnovamento dei binari e degli impianti fissi, da costituire mediante trasferimento da altri capitoli a quello di nuova istituzione previsto dall'articolo in esame.

L'articolo 6 del disegno di legge stabilisce l'intervento del Ministro del tesoro nella stipulazione fra l'Amministrazione ferroviaria e gli Enti mutuanti, delle convenzioni che dovranno regolare i mutui in questione e stabilirne le forme, le condizioni e le modalità alla cui determinazione viene così assicurato il concorso anche degli organi dell'Amministrazione finanziaria.

Il periodo massimo dell'ammortamento, fissato, dallo stesso articolo 6 in trent'anni, è in relazione alla durata media del materiale e degli impianti che formano oggetto degli investimenti.

Sempre all'articolo 6 viene, inoltre, precisato che il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto, e che le rate di ammortamento saranno iscritte con distinta imputazione nei bilanci dell'Amministrazione suddetta e specificatamente vincolate a favore degli Enti mutuanti.

L'articolo 7 stabilisce, come già per le precedenti operazioni di mutuo poste in essere dalle ferrovie dello Stato, che anche quelle autorizzate con questo nuovo provvedimento sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

L'articolo 8, infine, demanda al Ministro del tesoro di provvedere, con propri decreti, alla variazione di bilancio occorrente per l'attuazione di quanto disposto nello stesso disegno di legge.

Il complesso delle opere di potenziamento e di sistemazione darà, probabilmente, una economia di spesa annua preventivata in 5 miliardi e, più di tutto, assicurerà un incremento dei traffici dei viaggiatori e delle merci.

Onorevoli colleghi, a nessuno deve sfuggire l'importanza del provvedimento sul quale ho avuto l'onore di riferire, e, pertanto, prego gli onorevoli Commissari di dare il loro voto favorevole, in considerazione soprattutto del fatto che l'organicità del piano è garanzia di risultati certi e positivi che faranno sempre più stimare il personale tutto dell'Amministra-

zione ferroviaria, alla quale va il nostro pensiero riconoscente ed augurale

Dichiaro aperta la discussione generale.

COLASANTO. Io concordo con l'onorevole Presidente anche nell'elogio rivolto alla Amministrazione. Devo però esprimere il voto che le spese, specialmente per il materiale mobile, non siano concentrate sui treni di lusso ma su opere che interessano la grande massa dei viaggiatori

E un altro voto devo fare, tenuto conto che il denaro che stiamo per spendere appartiene a tutti indistintamente gli Italiani: che cioè si tenga conto delle esigenze di tutto il Paese ed anche, quindi, delle popolazioni meridionali, in armonia con l'indirizzo politico meridionalistico tenuto dal Governo e in considerazione della funzione anticongiunturale che queste spese rivestono in relazione ad una possibile minaccia di appesantimento delle industrie italiane

In questo quadro chiedo: 1°) che sia strettamente osservata la famosa disposizione dell'obbligo di destinazione al Mezzogiorno del cinque per cento degli investimenti sia per quanto riguarda gli impianti fissi che quelli mobili; 2°) che si dia una certa precedenza alle aziende I. R. I. che attualmente lavorano in perdita, dato che paga lo Stato e quindi il popolo italiano; 3°) che in questo quadro, alla Finmeccanica siano assegnate commesse tali che le consentano di attuare il proprio programma per gli stabilimenti meccanici di Pozzuoli e che, più di tutto, la costringano a tenere in efficienza lo stabilimento di Napoli almeno fino a quando dureranno i lavori dipendenti dalla presente legge

Un ultimo voto, infine. In un mio intervento abbiamo parlato delle officine ferroviarie di Pietrarsa che ora si dedicano a lavori di tamponamento tanto per evitare di mandar via gli operai, lavori che sono destinati ad esaurirsi. Tuttavia devo obiettivamente riconoscere che quelle officine, così come sono organizzate, non sono in grado di produrre. Ancora tutto il Mezzogiorno e tutta la Sicilia non hanno un'officina riparazioni locomotive di qualsiasi genere, e ritengo che bisognerebbe fare uno sforzo per attrezzarne una a Napoli sia per locomotive a vapore che per locomotori Diesel ed elettrici. E non bisogna dimenticare che il valore del suolo sia delle officine di Pietrarsa che di quelle attuali dei Granili è tale che per uno stabilimento costruito altrove ex novo nel comune di Napoli le spese - almeno per quanto riguarda l'acquisto e le opere murarie - sarebbero abbondantemente coperte dalla vendita di queste due aree, rese disponi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

bili. E quindi l'Amministrazione, sciogliendo un voto che già fu fatto anche in sede di discussione del Bilancio, provveda a mettere allo studio almeno la creazione di un nuovo grande stabilimento per la riparazione di locomotive, carri e carrozze in luogo dei due stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili

GRAZIADEI Il gruppo comunista è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, dolente solo che l'onere venga a gravare sull'Azienda ferroviaria. Noi ricordiamo che se lo Stato è titolare, lo Stato si dovrebbe far carico degli investimenti di capitale

Questa considerazione noi non la riteniamo superflua perché deve pur finire la leggenda di un cronico normale disavanzo delle ferrovie, perché sappiamo che il bilancio sarebbe ben diverso se tutti gli oneri e le passività facessero carico allo Stato che è proprietario delle ferrovie.

BOGONI. Annuncio, a nome anche del mio gruppo, che voteremo a favore. Posso dire fin da ora che i 175 miliardi preventivati secondo noi sono insufficienti tanto più che 50 di essi sono già presi dal normale bilancio delle ferrovie. Rimangono così solamente 125 miliardi.

TROISI. Io desidero brevemente sottolineare l'importanza del provvedimento che rende operante buona parte del primo piano quinquennale predisposto dall'Amministrazione ferroviaria, la cui attuazione è urgente ed indifferibile per garantire l'efficienza e la sicurezza della circolazione. Inoltre il rinnovo ed il rafforzamento dell'armamento consentiranno di effettuare i percorsi con convogli più pesanti e più veloci riducendo le spese.

Vorrei auspicare che questa contrazione delle spese di esercizio fosse di tale entità da coprire il costo del servizio degli interessi per i mutui che verranno ad inserirsi nel bilancio delle ferrovie dello Stato in dipendenza dell'attuazione di questo programma in modo da ottenere una compensazione ai fini della stabilità del bilancio.

Manifesto il mio consenso per quanto concerne l'innovazione nella struttura del bilancio riguardante la voce «spese complementari», che a mio modesto avviso è stata una innovazione felice.

Mi permetto di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla parte più nevralgica della nostra rete ferroviaria, la linea adriatica, per la quale presenterò un ordine del giorno esprimente il voto che nel piano sia previsto il completamento della elettrificazione della linea stessa, e che si

affronti il problema del raddoppio dei binari poiché tutti gli accorgimenti tecnici adottati o da adottarsi si riveleranno a breve scadenza insufficienti dato anche il continuo sviluppo della produzione ortofrutticola nel Sud (esempio Metaponto) alla quale occorrono mezzi veloci per il trasporto.

D'altra parte ad ogni stagione di esportazione si lamenta una grave insufficienza di carri per il trasporto delle derrate e penso quindi che l'aumento di carri frigoriferi e di carri modernamente attrezzati per il trasporto delle derrate sia urgente.

Inoltre mi rendo interprete di quelle che sono le apprensioni non soltanto dei coltivatori, ma anche degli esportatori i quali, essendo a diretto contatto con i mercati internazionali, più facilmente riflettono le variazioni della situazione, ed hanno dato l'allarme per quanto riguarda la crescente concorrenza esercitata sui mercati dagli esportatori, stranieri, soprattutto tedeschi che si avvantaggiano della maggior vicinanza ai luoghi di produzione. Questo fenomeno si registra particolarmente in Spagna e in Olanda. Ed allora è necessario affrontare il problema delle tariffe ferroviarie sia per compensare la sfavorevole situazione geografica naturale dei nostri centri di produzione sia per neutralizzare la politica discriminatoria messa in atto da altri paesi. Anche su questo punto presento un ordine del giorno. Concludo associandomi al voto di plauso e rilevando che con questo provvedimento chiudiamo in modo veramente notevole e lusinghiero la nostra Legislatura, coronando tutta una serie di provvedimenti notevoli a favore delle ferrovie e del personale. È un bilancio lusinghiero e notevole di realizzazioni che consentono all'Amministrazione ferroviaria di fare passi giganteschi.

PETRUCCI. Naturalmente mi associo alle espressioni degli onorevoli colleghi per quanto riguarda il plauso al Ministro e all'Amministrazione per il provvedimento di notevole importanza, e mi auguro che l'articolo 1 che stabilisce le modalità di questi lavori tenga nel debito conto le esigenze della Sicilia in questo campo anche per quanto concerne l'elettrificazione e l'utilizzazione per la trazione di motrici Diesel.

Ritengo indispensabile anzitutto il raddoppio del binario da Battipaglia fino a Villa San Giovanni nonché su un tratto della Palermo-Messina. È indispensabile anche la elettrificazione della Palermo-Trapani e della Messina-Catania-Siracusa importante dal punto di vista turistico.

Ho detto nella passata seduta che il piano delle ferrovie dello Stato è fondamentale agli effetti del loro adeguamento ai compiti loro imposti dall'inserimento dell'Italia nel Mercato comune. Faccio voti che il piano si realizzi in armonia con le premesse e che le ferrovie dello Stato possano raggiungere quella particolare efficienza necessaria per reggere la concorrenza del mezzo automobilistico e che i due sistemi di trasporto possano contribuire nel loro insieme al progresso civile e sociale del Paese.

BASILE GUIDO. Onorevoli colleghi, il problema ferroviario è di una gravità eccezionale; tutti sappiamo le deficienze che si lamentano e soprattutto le differenze di qualità nel servizio della rete meridionale. È un problema esclusivamente tecnico e prevalentemente finanziario, ma soprattutto di equità: è questa la preoccupazione che ha la coscienza nazionale quando si parla di spesa pubblica, perché ogni spesa significa imposta e anche quando si ricorre a operazioni di credito è il contribuente che paga e anche se non paga imposte dirette, è ferito nel suo sentimento più intimo dalla prolungata ingiustizia. E io credo che sia opera salutare e sia doveroso rassicurare la pubblica opinione che nella politica dei trasporti il denaro non si spenderà ancora allo stesso modo, cioè per migliorare il servizio migliore o rinnovare quel che è ottimo, restando inerti per il Sud. Il problema ha dunque oggi un aspetto economico e un aspetto politico.

Ma vi è anche l'aspetto tecnico!

Perché non si è utilizzata l'energia elettrica dove i treni hanno ancora le macchine a vapore?

Per me il problema delle nostre ferrovie non è quello di dieselizzare, ma di elettrificare. Dieselizzare è un'utile riforma nelle linee in cui non si può aver di meglio che il Diesel, ma badiamo bene: talora si riformano anche i codici e se la riforma si fa dopo avere studiato mezzo secolo, il codice non è più nuovo quando entra in vigore! Gli studi teorici e le applicazioni pratiche che servono i bisogni della vita quotidiana sono sorpassati in breve tempo nel mondo contemporaneo dai perfezionamenti delle tecniche più moderne.

Non c'è niente di meglio del Diesel? Dieselizzare o elettrificare? Ecco il primo dubbio. Fra i tecnici di diverso parere, bisogna procedere abbastanza guardinghi. Chi sono i competenti? Ebbene io ho voluto prendere dei libri, i migliori che siano stati scritti da esperti in questi ultimi tempi e che

trattano appunto i più complessi problemi ferroviari. E quando sento parlare di dieselizzare, non è soltanto questo verbo del Ministro che mi dà elementi per mettere in dubbio la convenienza di generalizzare l'uso del Diesel — utile solo per certe linee e per la manovra — ma l'intenzione del Ministro di spendere più per la dieselizzazione che per l'elettrificazione.

Quanti Diesel? La domanda implica la sua risposta.

Io non sono un tecnico come non lo è il Ministro dei trasporti, come non lo è nessun Ministro, eccetto uno che non è deputato.

Vero è che io stesso quando evitai l'infortunio ministeriale, perché il Ministero non lo facemmo, fui designato da Nitti come Ministro della Marina mercantile... e domani in quest'aula parlerò contro i due progetti del Governo sulla Marina mercantile, senza essere un tecnico. Certo il Ministro dei trasporti è un abile ed eminente avvocato, ma è un avvocato che non mi ha convinto.

Tutti gli autori che ho consultato rilevano la incomparabile snellezza della trazione elettrica rispetto a quella Diesel, che comporta sciupio di personale e di mezzi, mentre l'elettrificazione è più conveniente dal lato economico, particolarmente su linee in pendenza — e montagne ne abbiamo, grazie a Dio, dal confine svizzero a Capo Passero. L'elettrificazione consente di accrescere il numero dei treni, evita la necessità di ampliamenti sempre costosi e talora impossibili, dà notevole risparmio nell'usura dei freni, dei cerchioni e delle rotaie con l'uso del freno elettrico, senza parlare dell'eliminazione del fumo nelle gallerie e della più elevata velocità, del risparmio di tempo per il rifornimento di acqua e di combustibile, della migliore utilizzazione del personale che nei Diesel ha bisogno del guidatore e del fuochista, per la sorveglianza del fuoco e della pressione, mentre un numero sempre maggiore di locomotori elettrici viene oggi affidato a un solo agente sussidiato da un semplice apparecchio «vigilante» capace di provocare l'arresto automatico del convoglio in caso di malore o distrazione del guidatore.

Ma nella nostra commovente scarsezza di mezzi, un'Amministrazione come quella ferroviaria che deve avere caratteri industriali e commerciali, non è ragionevole che si preoccupi di risparmiare anche le materie prime che si devono acquistare all'estero? Fino a quando non avremo l'uropeizzazione della ferrovia — come io sostengo al Consiglio d'Europa a Strasburgo — è l'Italia che dovrà

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

pensare di poter far partire un treno elettrico ogni ora, come vorrei, per i nostri prodotti agricoli, verso i mercati dell'Europa centrale e settentrionale.

L'elettrificazione sarà uno dei lavori più redditizi per lenire la nostra disoccupazione e potenziare innumerevoli rami della nostra industria, per vivificare l'economia nazionale. Perché non utilizzare al massimo le nostre risorse idriche?

È dunque una preoccupazione tecnica ed economica quella che impedisce la mia adesione ai criteri del Ministro dei trasporti, a cui vorrei chiedere quanti chilometri sono stati elettrificati nell'ultimo decennio e quali grandi arterie ferroviarie saranno elettrificate prossimamente.

Vengo al secondo aspetto tecnico economico.

È concordemente ammesso che nei prossimi anni si avrà un'espansione della nostra produzione e la ferrovia dovrà essere in grado di seguire l'evoluzione della struttura economica e sociale del paese per soddisfare le esigenze del traffico attuale e futuro. Purtroppo oggi non abbiamo carri sufficienti alle innumerevoli richieste che vengono dilazionate e restano inappagate e non abbiamo abbastanza carri refrigeranti e treni veloci. Da Roma a Milano si impiegano 6 ore e mezzo, ma da Roma ad Agrigento 26 ore! Si dovrà dire che il denaro pubblico si spende completamente in perdita, se si spende come nel passato con provvedimenti saltuari, senza una graduatoria delle necessità, senza convergere la volontà per conferire alla circolazione dei treni, continuità, regolarità e sicurezza, che è divenuta preoccupante per le frane, anche nei tunnel, come in Calabria, per i ponti vetusti, per qualche caldaia che scoppia!

Appare dunque indiscutibile la necessità di uno sforzo di riorganizzazione e di potenziamento per modernizzare la rete ferroviaria e adattarla con lungimiranza alle nuove esigenze economiche. Ma come? Nel Nord e Centro-Nord la rete ferroviaria si è ormai sviluppata al massimo, oggi e domani essa invece si potrà dilatare sempre di più nel Mezzogiorno dove lo sviluppo agricolo commerciale e industriale è in fase fortemente crescente. La Sicilia è la regione che darà maggior volume di trasporti di prodotti agricoli oltre le frontiere.

Ed è proprio nella rete meridionale e in Sicilia necessario lo sviluppo dove le linee, anche per il carattere montagnoso, avendo minore

potenzialità, sono diventate sature di traffico e hanno toccato il limite delle loro possibilità.

Sorvolo sulle questioni che mi farebbero divagare, sulle linee e sulle stazioni lontane dai centri abitati sulla rapidità di marcia e la frequenza delle corse, se di corsa si può parlare per i nostri treni di certe linee, che esasperano il viaggiatore di affari e le correnti turistiche attratte dalle bellezze naturali, con la loro lentezza e le vetture sopraffollate, senza ventilazione adeguata, (non costa niente ventilare meglio) senza conforto per rendere gradito il viaggio. Ma che costerebbe nei treni elettrici, nella patria di G. Ferraris, dare un po' d'acqua refrigerata o calda; con un bicchiere di carta e un po' di caffè in polvere in tasca un viaggiatore potrebbe avere una bibita dissetante. E che ci vorrebbe a fare dei sedili con schienale inclinabile nei treni notturni per le grandi distanze come nei pulmans privati? Abbiamo ridotto le classi a due ma bisogna trasformare la terza classe, non adattare ancora le vetture di terza per la seconda classe.

Abbiamo tuttora sulle linee elettriche carri merci piccoli di tipo antiquato; quando faremo un nuovo tipo di carro merci di maggiori capacità? Vi sono carri vecchi di 50 anni, per la manutenzione e le riparazioni costano più delle costruzioni di carri moderni.

Ma sorvolo e accenno soltanto a questi rilievi per occuparmi dell'essenziale: dicevo che l'incremento produttivo del sud è in confortante sviluppo e deve essere potenziato. Qui non vi può essere sospetto di carattere regionalistico, l'accusa di regionalismo serve qualche volta a mascherare abili ingerenze di interessi poco sentimentali per procurarsi o mantenere privilegi i cui oneri gravano sull'intera nazione.

Io compio una disamina obbiettiva e discuto la vitale necessità che la politica dei trasporti sia veramente in grado di far fronte alle esigenze economiche del Sud. Nel settore industriale la zona del petrolio di Ragusa, diverrà la California italiana. Il problema di saper utilizzare al massimo questa grande ricchezza è problema d'interesse nazionale. Purtroppo ancora oggi questo inestimabile tesoro dei nostri idrocarburi non arricchisce i siciliani ma la « Gulf ». Ma quando la « Gulf » non avrà estratto il petrolio entro tre anni in tutta l'area della concessione, questa sarà ridotta. Nuove concessioni allora si dovranno fare e la prima clausola da aggiungere dev'essere l'obbligo di vendere tutto il prodotto petrolifero alla regione siciliana. Il petrolio dovrà restare in Sicilia, dovrà essere una

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

ricchezza della Sicilia. E tutti sanno quali e quanti innumerevoli prodotti chimici si fanno col petrolio, dalla plastica alla gomma sintetica. Gli idrocarburi si utilizzano totalmente.

È con la massima sollecitudine possibile che bisogna provvedere al potenziamento della ferrovia per far giungere ai mercati internazionali questi prodotti industriali di Ragusa, con un radicale rinnovamento del servizio e una più alta velocità commerciale sull'intero percorso Milano-Ragusa. Urgente e indefferibile è quindi il raddoppio del binario non fino a Villa San Giovanni, ma a Ragusa. Gli impianti esistenti da Napoli a Villa San Giovanni sono ormai vetusti e inadeguati alle nuove esigenze che reclamano l'urgenza e l'indispensabilità di provvedere con indifferibili provvedimenti di finanza straordinaria. Se si consideri la produzione aggiuntiva del Mezzogiorno nel settore agricolo, è evidente che gli investimenti e i lavori di potenziamento ferroviario di cui parlo non solo sono un mezzo strumentale indispensabile per accrescere la produttività, fornendo sufficienti carri ordinari e refrigeranti ai nostri produttori, ma sono lavori redditizi di guadagno per la ferrovia.

Le maggiori percentuali d'aumento del traffico si avranno dunque nel Sud, che non deve essere più, non può restare più zona depressa. Lo Stato ha il preciso dovere di riparare agli antichi torti subiti dal Sud, ma ne avrà anche convenienza: la spesa sarà ripagata dal maggior traffico.

Si tratta di fare una scelta giudiziosa del primo gruppo di lavori, per accelerare le relazioni a grandi distanze tra il Sud e il settentrione, costruendo due nuove navi traghetti e una nuova invasatura a Villa San Giovanni dove pare che il tempo non conti più e che l'orologio si fermi perché i treni che calcolano il minuto nella loro corsa, vi restano per il carico di un treno sul traghetti più di mezz'ora. Un giorno vidi un viaggiatore che sceso dalla mia vettura a Villa San Giovanni, risalì per errore su un altro treno che andava a Reggio, tornò da Reggio e ripartì col mio stesso traghetti, ritrovando così i suoi bagagli nella nostra vettura, dopo il viaggio a Reggio e ritorno.

La trazione elettrica è un'economia di tempo e di denaro, ma a Villa San Giovanni il tempo non vale niente.

Sono i problemi tecnici-economici di esercizio che devono avere una soluzione razionale, con criteri di lungimiranza nella compilazione dei progetti esecutivi, per i raddoppi, per il rinnovamento dei binari e degli antiquati

ponti, calcolando i sovraccarichi per i locomotori elettrici, per l'ammodernamento degli impianti di segnalazione e di sicurezza.

Anzitutto è indispensabile convergere gli sforzi di potenziamento sulla Napoli-Ragusa.

La linea Messina-Catania ha oggi un semplice binario, con macchine a vapore, e un traffico di 68 treni al giorno! Quanti miliardi di carbone si risparmiano con la trazione elettrica? Il traffico è e sarà in continuo aumento.

Ma indilazionabile è pure l'estensione del raddoppio da Catania a Ragusa per le ragioni che ho detto, per soddisfare i traffici in aumento, per assicurare una più alta velocità dei treni, aumentandone il tonnellaggio. Si avrà un'economia notevole, trasportando lo stesso tonnellaggio con un numero di treni inferiore di quattro volte di quello ordinario, oltre il guadagno dei maggiori traffici. Il doppio binario Messina-Ragusa è indispensabile e indifferibile. E quali grandi vantaggi non ricaveranno Gela e Chiaramonte Gulfi e Scicli l'orto delle primizie e Vittoria, centro vinicolo come Pachino, di grande importanza e Comiso, Avola, Noto, Modica, Ispica, Pozzallo, Rosolini, Floridia, Palazzolo Acreide, Buccheri, Grammichele, Vizzini, Lentini, centri tutti di promettente produzione agricola e di particolare interesse turistico, dove il carrubo dalle verdi foglie e l'olivo e la vite stanno accanto ai mandorli fioriti in febbraio!

Come vedete, mi preoccupo dell'economia.

E non è antieconomica la coesistenza di due diversi mezzi di trazione su tratti intercalati di una stessa linea che rende impossibile le più alte percorrenze unitarie, le maggiori prestazioni della trazione elettrica, le maggiori velocità commerciali? Se voi quindi ammettete la critica e mi consentite di proseguire, aggiungerò per finire che oggi abbiamo linee a corrente trifase e linee a corrente continua: gli autori che ho letto dicono che è urgente eliminare quest'errore; ma invece di correggere gli errori li aggraviamo, costruendo automotrici termiche e la progettata nuova centrale termica che costerà da sola dodicimila milioni.

Io non ho potuto ancora avere la Relazione che contiene questa notizia; perché questa misteriosa segretezza?

Tutti crederanno alla sincerità di ciò che dico, dopo questa dimostrazione rapida come ho potuto, se dichiaro la mia avversità a simili proposte. Io ripeto non sono un tecnico, ma quando fui eletto deputato, preoccupandomi della deficienza di energia in Sicilia, sostenni all'Assemblea Costituente la costru-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

zione di un elettrodotto sullo stretto di Messina per portare dal continente l'energia elettrica che è il presupposto di ogni sviluppo industriale e agricolo per sollevare l'acqua da irrigazione, che noi lasciamo per povertà sottoterra.

Ricordo che un Ministro mi rispose allora alla Camera che la linea elettrica sullo Stretto avrebbe disturbato l'aviazione e io gli dissi che allora dovremmo tagliare le cime dei monti e la vetta dell'Etna. Einaudi e Orlando fra gli altri, vennero a congratularsi con me per la proposta da me sostenuta che oggi è realizzata nonostante che il Ministro dei lavori pubblici del tempo mi garantisse che l'opera era tecnicamente irrealizzabile! Non so perché la Regione siciliana non abbia voluto far propria l'iniziativa dell'elettrodotto come io volevo, mentre le ferrovie hanno costruito, durante la costruzione dell'elettrodotto, una centrale termica a Palermo, che rappresenta una falsa spesa, se non una spesa abusiva o per lo meno rinviabile nella graduatoria delle urgenze.

Deploro che l'ora sia tarda, perché non esisterei a darvi battaglia anche sugli aspetti tecnici dei settori che ometto di considerare.

Io non sono un tecnico, né un pensatore matematico, e credo che nella lealtà polemica basti il senso comune.

Non voglio disconoscere i meriti del Ministro nello studio dei problemi, e non mi costa nulla rendergli omaggio, vorrei solo aggiungere e questo valga di risposta a qualche interuttore che è pure del Sud, ma sostiene il Governo, mentre nessuno dei colleghi del Nord mi ha interrotto, che non può avere più vigore il concetto medioevale di condanne di morte contro intere città. Non si può negare al Sud il diritto vitale alla parità di diritti: quello che io nego è il mio consenso all'errore e all'ingiustizia.

BIMA. Dirò anzitutto che sono favorevole a questo disegno di legge. Ritengo che questo sia uno dei più seri tentativi che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa per riportare su un piano di sana gestione economica un'azienda che da troppo tempo è ammalata, come noi tutti abbiamo avuto modo di constatare.

Il piano è stato accuratamente preparato dall'Amministrazione ferroviaria; è stato fatto da un ferroviere molto preparato, innamorato della sua professione, e che forse proprio per questo non vede il problema nella sua giusta luce, inquadrato in quella che è la realtà dei trasporti nell'attuale momento. Dico questo perché anche dal punto di vista formale avrei

desiderato — ed in questo, l'onorevole Troisi mi consenta di non essere d'accordo con lui — che si fosse addivenuti all'uso di termini diversi. Per esempio queste spese, invece di complementari, le avrei chiamate «spese di investimenti», investimenti di carattere sostanziale che tendono a trasformare la struttura delle ferrovie dello Stato mentre invece la terminologia indica che siamo ancora legati al periodo di 50 anni addietro quando le spese di investimento erano quelle relative a costruzioni *ex novo* mentre tutte le altre erano considerate complementari.

Ho detto che il piano è stato fatto da un ferroviere che forse non aveva la visione generale del problema dei trasporti, e dico questo proprio in polemica con l'onorevole Bogoni il quale afferma che forse la cifra stanziata è insufficiente. Io credo invece che la cifra sia abbastanza cospicua tenendo presente che oggi abbiamo superata la fase — reale qualche decennio fa — di una sola struttura per quanto riguarda i trasporti, per cui sia quanto meno necessario, in caso di investimenti così massicci, tener presenti i riflessi ed i collegamenti con gli altri settori invece di preoccuparsi esclusivamente del proprio. Ho detto che il piano è stato redatto da un ferroviere innamorato del proprio mestiere — e sotto questo punto di vista debbo riconoscere la esatta rispondenza del piano stesso alle esigenze ferroviarie — però debbo rilevare la delusione di chi dal piano si aspettava un ridimensionamento dell'attività ferroviaria, di quella combinazione cioè di elementi tecnico-aziendali il cui sviluppo secondo me è necessario per seguire l'evoluzione di tutta l'attività produttiva nazionale.

Debbo rilevare a questo proposito che lasciando la rete ferroviaria così com'era, com'è e dov'è, potremmo un giorno trovarci di fronte ad un'azienda di carattere pubblico — dove le pressioni extra economiche sono abbastanza consistenti — dove gli investimenti, invece di essere diretti a rafforzare, armonizzare e potenziare quelle parti della rete stessa che sono suscettibili di dare un maggiore reddito economico, finiscono per potenziare certi settori con l'unico risultato di aumentare il *deficit*.

Vorrei fare ancora due osservazioni. La prima è che il piano poggia su delle previsioni di sviluppo del traffico ferroviario che non trovano riscontro nella realtà, prevedendo un incremento annuo del 3 per cento nel traffico viaggiatori e del 3,50 per cento nel traffico delle merci. Ora io non ho dati ufficiali, ma stando alla stampa tecnica mi risulterebbe

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

che per quanto riguarda il traffico viaggiatori siamo effettivamente in fase di incremento, che è in armonia con le previsioni del piano, ma per quanto riguarda invece il traffico delle merci, invece di un incremento si verifica una diminuzione.

Altra osservazione è dettata dalla constatazione che la maggior parte degli investimenti del piano è destinata a quei tratti di percorso dove attualmente più intenso è il traffico, e più nel Mezzogiorno che nel Nord o nel Centro Italia. Ciò deriva anche dal fatto che nel Mezzogiorno lo sviluppo della motorizzazione è molto al disotto della media nazionale per cui il traffico si convoglia tutto sulla ferrovia: per cui auspico - e credo che su questo punto si possa essere tutti d'accordo - un aumento della motorizzazione nell'Italia meridionale con forme maggiori di assistenza e al di fuori di quella che è l'essenza del piano ferroviario. Ho fatto questa osservazione anche per dichiarare che sono d'accordo con l'onorevole Zanibelli, quando osserva che è discutibile l'opportunità di potenziare certe linee anche se hanno un'intensità di traffico abbastanza forte ma con previsione decrescente a vantaggio della strada. Anche le osservazioni fatte in questo settore dall'onorevole Petrucci dovrebbero essere attentamente vagliate dall'Amministrazione ferroviaria.

A questo punto riterrò utile portare il discorso sulla misura degli oneri conseguenti a queste spese che impropriamente sono qualificate accessorie. Oggi le ferrovie dello Stato sopportano, per il pagamento di ammortamenti ed interessi, una spesa annuale di 21 miliardi: con questi 150 miliardi di nuovi investimenti l'onere sarà aumentato non meno di 10 miliardi, il che vuol dire che fra qualche anno le spese accessorie puramente dette si avvicineranno ad una somma che non sarà inferiore al 10 per cento. Questo deve far riflettere coloro che pensano che i nuovi investimenti non sono sufficienti. Credo però di dover dire a questo punto che queste spese comunque devono essere fatte, o quanto meno si deve fare un tentativo serio e scrupoloso per riportare l'Azienda ferroviaria su di un piano di vera gestione aziendale.

Se questo si farà, io credo che il Governo, e specialmente il Ministro dei trasporti si sarà reso grandemente benemerito verso il Paese risanando un'azienda il cui *deficit* rappresenta un serio disavanzo nella bilancia statale.

E giungere in porto solamente con gli investimenti generali: credo che questo sforzo

enorme, gigantesco meriti di essere fatto, tanto più se si tiene presente che i 150 miliardi verranno prelevati dalle disponibilità private, vengono coperti dall'apporto privato e vengono sottratti all'amministrazione privata. Non mi sono mai illuso che lo Stato sia un amministratore migliore dei privati, ma dal momento che l'Amministrazione delle ferrovie non può passare ai privati perché certamente nessun privato si assumerebbe l'onere dell'esercizio di un'Azienda così malata: dal momento che questo si deve fare, si faccia. Credo di esprimere il pensiero di tutti nel dare al Ministro dei trasporti, colla necessaria fiducia, l'augurio che il suo sforzo giunga a buon termine.

DURAND DE LA PENNE. Colgo l'occasione per chiedere che sia preso in considerazione nel piano delle ferrovie dello Stato il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia: anzitutto al fine di migliorare i collegamenti fra la Francia meridionale e l'Italia, in secondo luogo perché di esso si avvantaggerebbe il traffico interno fra Genova, Savona e il porto petrolifero di Vado, nonché il traffico conseguente al movimento dei porti, che è notevole, e il suo sfogo nell'entroterra. Oltre al traffico merci, vi è un notevolissimo traffico di passeggeri, soprattutto nella stagione estiva, che affollano questa linea fino all'inverosimile, e buona parte dei quali sono stranieri e questo raddoppio rappresenta, oltre tutto, una necessità per il turismo, oltre un elemento di sicurezza per il traffico. Non sarà inopportuno ricordare che in una sola stazione della linea si sono dovuti purtroppo registrare negli ultimi tre anni, cinque incidenti, di cui tre gravi.

Tutti questi motivi giustificano, a mio parere, la presa in considerazione con urgenza della mia richiesta da parte del Ministero.

VIALE. Mi associo alla richiesta del collega onorevole Durand de la Penne annunciando che presenterò al riguardo un ordine del giorno.

CONCAS. Sono d'accordo sulle necessità dell'approvazione del disegno di legge: solamente avrei voluto sentire dal collega onorevole Bima qualche parola di più sui rapporti fra le ferrovie e i servizi automobilistici. Data l'importanza da essi assunta non è possibile trascurarli in un piano di ammodernamento e potenziamento dei servizi ferroviari.

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

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo scopo dell'Amministrazione nel proporre il

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

piano sottoposto ora alla vostra approvazione, è quello di realizzare l'ammodernamento degli impianti ferroviari tale che risponda alle effettive necessità delle ferrovie dello Stato. Tale scopo è già stato lumeggiato nella chiara relazione dalla quale emerge anche che i 175 miliardi costituiscono solamente una prima tappa.

Essi saranno spesi tenendo presenti due concetti: 1°) il carattere di urgenza delle opere, in relazione alle necessità del traffico; 2°) il concetto della redditività, cioè la possibilità di fare delle opere tali che diano la possibilità di realizzare delle economie dirette od indirette. In vista di queste finalità il piano quinquennale è stato studiato non soltanto sotto il profilo tecnico, ma anche sotto il punto di vista finanziario tenendo presenti le risultanze delle statistiche che rivelano un aumento medio del traffico del 3-4 per cento e che fanno sperare che, aumentando il materiale rotabile e la velocità media, ed applicando la dieselizzazione, si possa essere in condizione di arrivare al 1962 col pareggio del bilancio delle ferrovie dello Stato. Questa è stata anche la preoccupazione della IV Commissione permanente, che ha dato il suo parere favorevole dopo aver constatato la fondatezza del piano anche dal punto di vista finanziario.

Debbo aggiungere che mio costante pensiero nel dare la direttiva per la realizzazione del piano, è stato il problema del Sud. Noi facciamo la politica del mezzogiorno d'Italia ma l'industrializzazione, il progresso agricolo e tutte le provvidenze per quella parte d'Italia risulterebbero perfettamente inutili se non realizzassimo un rapido collegamento ferroviario fra il Sud e il Centro-Nord con velocità commerciali tali da consentire al nostro Paese di fare una politica unitaria, la sola che può eliminare la situazione deficitaria del Sud rispetto al Nord. E credo che un grande passo innanzi sarà fatto quando potremo avere lungo i 5-6 mila chilometri di rete Nord-Sud la possibilità di istituire dei rapidi anche merci.

Accanto a quest'opera di effettiva riduzione delle distanze avremo quella di ammodernamento, che comprende in parte la dieselizzazione con locomotori Diesel-elettrici sulle linee attualmente con trazione a vapore e per la manovra nelle stazioni, in sostituzione delle vecchie locomotive che richiedono una alimentazione a carbone 24 ore su 24, mentre i locomotori Diesel logicamente consumano soltanto durante il periodo in cui vengono usati. Quanto alla trazione sulle linee attual-

mente con trazione a vapore le ferrovie dello Stato faranno un esperimento alla fine di quest'anno sulla Taranto-Salerno, che comporterà un aumento di velocità pari a quello che si otterrebbe con locomotori elettrici. Del resto i locomotori Diesel elettrici sono piccole centrali elettriche, con un motore Diesel che alimenta una turbina elettrica. Così ci avviamo verso un effettivo risparmio nel consumo del carbone per le ferrovie che attualmente è di 125 mila tonnellate mensili di cui 75 mila forniteci dalla C. E. C. A. e 50 mila dall'America.

Sono lieto di aver potuto constatare su questo disegno di legge l'unanimità della VIII Commissione permanente della Camera che termina così i lavori della presente Legislatura con l'approvazione di una legge di notevolissima importanza agli effetti del progresso della Nazione.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Ne do lettura, con l'avvertimento che non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione.

ART. 1

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad attuare, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 175.000 milioni, l'esecuzione di un organico piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato concernente il rinnovamento ed il rafforzamento dei binari, la dieselizzazione della trazione sulle linee principali esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, l'aumento ed il miglioramento dei rotabili, l'elettrificazione di alcune linee, il rinnovamento degli impianti fissi, nonché altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino strettamente connessi alla realizzazione del piano come sopra specificato.

(È approvato).

ART. 2.

Le spese occorrenti per l'esecuzione del rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi compresi nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 50.000 milioni, con l'assegnazione, per cinque esercizi finanziari a far tempo dall'esercizio 1958-59 e fino all'esercizio 1962-63:

a) della somma di lire 8.500 milioni da prelevarsi sullo stanziamento che risulterà iscritto annualmente nel bilancio dell'Ammi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

nistrazione delle ferrovie dello Stato, al capitolo di cui al primo comma dell'articolo 5 ed ai sensi dell'articolo 4;

b) della somma di lire 1.500 milioni da prelevarsi per l'esercizio 1958-59 sullo stanziamento iscritto nel bilancio dell'Amministrazione suddetta al capitolo n. 58 « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee e agli impianti a carico dell'esercizio » e, per quattro esercizi successivi, sullo stanziamento da iscrivere, per il medesimo titolo, sul capitolo corrispondente.

(È approvato).

ART. 3.

La somma di lire 125.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nello stesso piano di cui all'articolo 1, sarà iscritta in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in ragione di lire 30.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1958-1959 e 1959-60, di lire 25.000 milioni nell'esercizio 1960-61 e di lire 20.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 125.000 milioni di cui al precedente comma, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tale fine, l'Amministrazione è autorizzata a contrarre mutui, da collocarsi sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 125.000 milioni.

(È approvato).

ART. 4.

L'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è ulteriormente modificato come segue:

Quarto comma; lettera b):

b) pel rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, per cui verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore a quella che verrà a risultare iscritta, per questo titolo, sul bilancio dell'esercizio 1958-59;

Quinto comma:

I ricavi del materiale fuori uso e di demolizione, provenienti dalla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e dal rinnovamento dei binari, degli altri impianti fissi e dei rotabili, formeranno oggetto di appositi capitoli e articoli dell'entrata ed il loro im-

porto sarà aggiunto agli stanziamenti di spesa corrispondenti ai suddetti titoli.

(È approvato).

ART. 5.

La somma da stanziarsi in bilancio pel rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, ai sensi dell'articolo 4, sarà iscritta in un apposito distinto capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tale somma, per l'esercizio 1958-59, è stabilita nell'importo di lire 14.300 milioni, di cui:

a) lire 5.500 milioni pari allo stanziamento iscritto, nello stesso stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio suddetto, al capitolo n. 56 « Rinnovamento della parte metallica dell'armamento », da trasferirsi da questo capitolo, che viene soppresso;

b) lire 8.800 milioni, da trasferirsi dal capitolo n. 16 « Manutenzione della linea », sempre dello stato di previsione suddetto, quale quota parte dello stanziamento di questo capitolo riferibile ai lavori ed alle forniture aventi carattere di rinnovamento.

(È approvato).

ART. 6.

I mutui di cui all'articolo 3 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro, e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore dell'ente mutuante.

(È approvato).

ART. 7.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

ART. 8.

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

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente ordine del giorno da me presentato:

« La VIII Commissione della Camera dei deputati, riunita in sede legislativa per l'esame del disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti avente per oggetto « Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato », per una spesa complessiva di lire 175 miliardi; udita la relazione fatta dal Presidente onorevole Angelo Raffaele Jervolino; riconosciuta la necessità che le ferrovie dello Stato — dopo avere atteso alla ricostruzione degli impianti fissi e del materiale rotabile — devono rivolgere ogni cura all'ammodernamento ed al potenziamento della rete per adeguarla alle inderogabili esigenze del traffico; considerato che il vasto programma dei lavori da eseguirsi merita, specie sotto il riflesso sociale e produttivistico, l'approvazione dei componenti la stessa Commissione; valutata l'opportunità di dividere l'attuazione integrale del piano in due momenti distinti destinando la somma di 175 miliardi per il piano quinquennale salvo a completare — in epoca successiva — le residue opere con la spesa di 75 miliardi; mentre approva all'unanimità il disegno di legge in parola, rivolge un cordiale elogio al Ministro dei trasporti e all'Amministrazione ferroviaria che, accuratamente e con ocularità, hanno predisposto il vasto ed organico piano di lavori e formula auguri fervidi perché — dall'attuazione del piano in oggetto — ne derivi un incremento dei traffici ed un vero e sano equilibrio del bilancio »

(È approvato).

L'onorevole Troisi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione legislativa nell'approvare il disegno di legge n. 3615, fa voti: a) d'includere nel piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato la completa elettrificazione ed il raddoppio di binario della linea Adriatica, allo scopo di garantire servizi più celeri alle nostre importanti correnti di esportazioni dei prodotti ortofrutti- coli: b) di aumentare la disponibilità di carri

frigoriferi e vagoni modernamente attrezzati: c) di praticare noli differenziali a vantaggio dei nostri esportatori di derrate agricole, affinché sia compensata la situazione favorevole derivante dalla configurazione geografica e dalla politica tariffaria seguita dai Paesi concorrenti ».

Lo pongo in votazione

(È approvato).

Pongo quindi in votazione un altro ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto:

« La VIII Commissione della Camera dei deputati nell'approvare il disegno di legge sulla prima esecuzione di un piano quinquennale per il potenziamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato, invita il Governo a considerare la necessità: a) di assegnare alle industrie meridionali congrue forniture di materiali occorrenti per gli impianti fissi e pel materiale mobile, tenendo presente la nota legge del quinto, la popolazione di dette regioni e l'indirizzo a politica meridionalistica seguita dal Governo democratico; 2º) di non restringere, sostanzialmente, ad alcune regioni le forniture a locomotive Diesel ed elettriche; 3º) di assegnare alla Finmeccanica congrue commesse di materiale fisso e mobile per metterla in grado di attuare e sviluppare i suoi programmi nel risanamento degli stabilimenti meccanici di Pozzuoli e di mantenere efficiente l'officina « IMAM » Vasto di Napoli, almeno fino al 1962 ».

(È approvato).

Segue altro ordine del giorno dell'onorevole Colasanto che porrò in votazione, dopo averne dato lettura:

« La VIII Commissione della Camera dei deputati, nell'approvare il disegno di legge sulla prima esecuzione di un piano quinquennale per il potenziamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato, invita il Governo a sostituire le officine ferroviarie di Pietrarsa e dei Granili di Napoli con un moderno stabilimento, da impiantare nello stesso comune, per riparazione delle locomotive e dell'altro materiale mobile circolante sulle linee del Mezzogiorno e della Sicilia ».

(È approvato).

L'onorevole Guido Basile ha presentato un ordine del giorno del seguente tenore:

« La Commissione Trasporti fa voti che sia eseguito nel più breve termine consentito

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1958

il raddoppio del binario Napoli-Ragusa e sia data la prevalenza nella spesa dell'elettificazione nel superiore interesse dell'economia nazionale per utilizzare al massimo le risorse idriche, diminuendo la disoccupazione e valorizzando il genio e il lavoro italiano ».

(È approvato).

L'ordine del giorno, già presentato dall'onorevole Petrucci, è così formulato:

« La VIII Commissione nell'approvare il piano quinquennale di ammodernamento e di potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato di cui al disegno di legge 3615, fa voti affinché si dia la priorità, nell'applicazione dell'articolo 1 del disegno di legge di cui trattasi, alla rete ferrovie della Sicilia e si dia corso all'elettificazione del tratto Palermo-Trapani della ferrovia Messina-Palermo-Trapani, elettrificata fino a Palermo, e all'esecuzione dell'impianto del doppio binario per i tratti di quest'ultima ferrovia per i quali è stato qui previsto ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è infine un ordine del giorno presentato dagli onorevoli Viale e Durand de la Penne che porrò in votazione dopo averne dato lettura:

« La Commissione Trasporti, considerato che la linea Genova-Ventimiglia è l'unica che collega l'Italia con la Francia meridionale ed interessa, in relazione al Mercato comune, il traffico delle merci, nonché il notevolissimo traffico turistico e passeggeri, ritenuto, inoltre, che è l'unica linea che collega le sorgenti di lavorazione e produzione con i porti liguri; considerato, infine che il tipo di traffico attuale, dato il materiale impiegato, è lento, pericoloso ed importa un elevato costo di manutenzione, invita il Ministro dei trasporti ad includere sul piano di po-

tenziamento ed ammodernamento il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia ».

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico l'esito della votazione segreta del disegno di legge:

« Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3615);

Presenti e votanti	40
Maggioranza	21
Voti favorevoli	40
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Basile Guido, Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Borsellino, Burato, Cacciatore, Scotti Francesco, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Durand de la Penne, Farinet, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Semeraro Santo, Simonini, Troisi, Viale, Zanibelli

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI