LI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 27 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	3080	
Disegno di legge (Presentazione)	3136	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54. (219)	3080	
PRESIDENTE	3080	
COLITTO	3080, 3125	
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	3081	
3093, 3121, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129	3130, 3132	
SAMMARTINO	3081, 3127	
CAPACCHIONE	3081, 3128, 3129	
ANGELINI ARMANDO, <i>Relatore</i>	3082, 3125	
ANGIOY	3125	
PINTUS	3125	
GIANQUINTO	3125	
FUMAGALLI	3125	
JANNELLI	3125	
RUBEO	3125	
NATOLI	3125, 3126	
BADINI CONFALONIERI	3126	
AUDISIO	3126	
GRECO	3126	
CACCIATORE	3126	
DI NARDO	3126	
SCAGLIA	3127	
ANGELUCCI MARIO	3127	
BAGLIONI	3127	
MARABINI	3127	
VILLA	3127	
SILVESTRI	3127	
GRAZIADEI	3127	
GRILLI	3127	
DE MEO	3127	
BORSELLINO	3128	
AGRIMI	3128	
		GATTO 3128
		MAZZA 3128
		MAROTTA 3128
		SENSI 3128
		CAPPUGI 3128
		COVELLI 3128
		MANCINI 3128, 3129
		RIVA 3128
		LOPARDI 3128
		LATANZA 3128
		GULLO 3128
		ALESSANDRINI 3129
		COLOGNATTI 3129
		RICCA 3129
		BOGONI 3129
		JACOMETTI 3129
		PIGNI 3129
		CONCAS 3129
		GHISLANDI 3129
		MERIZZI 3129
		FIORENTINO 3129
		GASPARI 3129
		SORGI 3129
		COTELLESA 3129
		SEMERARO GABRIELE 3129
		CALABRÒ 3129
		SEMERARO SANTO 3129
		GUADALUPI 3129
		VILLANI 3129
		MAGNO 3130
		BARTESAGHI 3130
		AMICONI 3130
		MALAGUGINI 3130
		SIMONINI 3130
		DI GIACOMO 3130
		PINO 3130
		MICHELI 3130
		CAPRARA 3130
		Sull'ordine dei lavori:
		PRESIDENTE 3136

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Larussa, L'Eltore, Macrelli e Treves.

(I congedi sono concessi).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Vi sono alcuni ordini del giorno ancora da svolgere.

Gli onorevoli Angioy, Pintus, Gianquinto, Fumagalli, Spadazzi, De Falco, Jannelli, Rubeo, Natoli, Badini Confalonieri, Audisio, Cacciatore, Di Nardo, Scaglia, Macrelli, Vischia, Angelucci Mario, Baglioni, Marabini, Villa, Silvestri, Graziadei, Grilli, De Meo, Borsellino, Agrimi, Gatto, Marzano, Mazza, Marotta, Sensi, Cappugi, Covelli, Riva, Lopardi, Latanza, Gullo e Alessandrini hanno fatto sapere alla Presidenza che, pur mantenendo i rispettivi ordini del giorno, rinunziano a svolgerli.

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

« La Camera,

invita il Governo ad accelerare i lavori di ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso, in provincia di Campobasso, distrutto dagli eventi bellici ».

Ha facoltà di svolgerlo.

COLITTO. Invoco con questo mio ordine del giorno dal ministro dei trasporti, il quale ben conosce il problema e per fortuna anche i luoghi, che siano accelerati i lavori di ricostruzione del tratto ferroviario che da Carpinone, attraverso quegli attraenti centri di soggiorno montano, dal clima salubre e dalla poetica pastorale bellezza, che sono Pescolanciano, Sessano, Chiauci, Carovilli, San Pietro Avelana, sale a Capracotta ed a Roccaraso, dalle truppe tedesche in ritirata distrutto nel tragico autunno del 1943.

Della importanza di tale tronco per il Molise ho parlato più volte da quando ho l'onore di sedere in quest'aula, per cui non è

necessario che io stia a ripetermi, specie perché, superate le barriere elevate contro di noi col suo discorso dell'ottobre 1951 dal ministro onorevole Malvestiti, l'opera di ricostruzione — *melius re perpensa* — si è di fatto iniziata.

La ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso, comportando, secondo calcoli degli uffici tecnici dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, una spesa complessiva di circa lire 1.800.000.000, non sarebbe stata giustificata — così il ministro dichiarò — dal punto di vista economico in relazioni alle forti spese di esercizio da sostenere ed alla esiguità degli introiti prevedibili.

Di qui la barriera di cui ho parlato, sollevata, nonostante che sempre si fosse parlato, ed anche dall'onorevole Pella, della necessità del « completamento » della ricostruzione ferroviaria, nonostante che nella seduta del 30 ottobre 1949 il ministro Corbellini avesse dichiarato che il tronco in questione sarebbe stato « senza indugio » ricostruito, nonostante che il ministro D'Aragona il 9 aprile 1950 avesse dichiarato che la ricostruzione di quel tronco sulla linea Vairano-Sulmona, che attraverso tutto l'Appennino centro-meridionale corre dalle porte della Campania al cuore della montagna abruzzese, era compreso « nel programma di ricostruzione delle ferrovie », e nonostante che il ministro Campilli l'8 maggio 1951 avesse assicurato che il problema della ricostruzione del tronco era tenuto « particolarmente » presente dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Successivamente, però, a seguito di premure, sollecitazioni verbali, epistolari, telegrafiche, messe a punto vibratissime, convegni accesi, riprovanti soprattutto la politica dei due pesi e delle due misure, lo stesso ministro onorevole Malvestiti rese noto che, in considerazione delle ragioni di carattere sociale che militavano in favore della ricostruzione, aveva senz'altro disposto di procedere alla esecuzione di lavori di riattamento del tronco iniziale Roccaraso-Castel di Sangro.

La relativa proposta venne approvata dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nella seduta del 2 aprile 1952.

L'amministrazione ferroviaria provvide subito ad espletare gli appalti relativi e, intervenuta l'aggiudicazione, si poté dare inizio ai lavori, dell'importo di circa 500 milioni di lire.

Nella seduta, poi, del successivo 16 aprile fu approvato dallo stesso consiglio il progetto riguardante il ripristino dei fabbricati di servizio per il successivo tratto di linea Castel

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

di Sangro-Carpinone. Anche tali lavori, dell'importo di circa 100 milioni, furono appaltati ed iniziati e sembrano ormai portati a termine.

Fu proprio l'onorevole Mattarella che ad essi diede il via nella primavera del 1952.

Vi fu chi ritenne allora che quei lavori si iniziassero, poiché si era in periodo elettorale. E l'onorevole Mattarella simpaticamente rispose che benedette dovevano dirsi le elezioni, se riuscivano a far compiere opere pubbliche, se non economicamente utili, certo molto attese dalle popolazioni. Ma l'onorevole Mattarella non ha l'abitudine di attendere le elezioni per ricordarsi di un problema e provvedere alla sua soluzione.

Ecco perché io mi rivolgo a lui, di cui conosco ed ammiro la fervida attività e l'amore anche per il resto d'Italia e non solo per la sua Sicilia, e con tutte le forze del mio spirito lo prego di adoperarsi perché l'iniziata ricostruzione della ferrovia sia al più presto portata a compimento.

So, onorevole ministro, che ha la possibilità di accontentarci. Resto ora con l'animo sospeso, attendendo — vorrei dire disperatamente attendendo — una tranquillante assicurazione. Ho fiducia (e con me l'ha il Molise intero) che me la darà, lieto di porre davvero fine ad un periodo, nel quale un continuo alternarsi di ansie, speranze e delusioni ha tormentato la buona gente molisana, che il ministro sa come sappia custodire i valori eterni della religione, della famiglia, della patria.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sammartino, Sedati e Monte hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

considerato che nel programma di ricostruzione e di potenziamento della rete, per la spesa di 160 miliardi in quattro anni, è prevista la ricostruzione della linea Sulmona-Isernia-Vairano e che di tale linea sono ricostruiti i tronchi Sulmona-Roccaraso e Carpinone-Vairano;

constatato che sul restante tronco Carpinone-Castel di Sangro sono stati iniziati, nel maggio 1952, i lavori di ricostruzione dei fabbricati;

constatato altresì che, proprio nella zona di alta montagna, dove manca ancora la ferrovia, si lamenta la carenza di autoservizi che assolvano efficientemente alle esigenze del traffico,

invita il Governo

1°) a disporre la intensificazione e l'acceleramento dei lavori di ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone-Castel di Sangro;

2°) a provvedere comunque perché la stessa zona di alta montagna si abbia, intanto, servizi di linea rispondenti ai bisogni ed alle necessità delle popolazioni interessate.

Credo che l'onorevole ministro accetti il suo ordine del giorno, onorevole Sammartino.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

SAMMARTINO. Grazie. La sua accettazione ci conforta a credere che i lavori di ricostruzione verranno intensificati ed accelerati. Richiamo però l'attenzione del ministro sul punto 2°. Rinunzio allo svolgimento, riservandomi di ritornare sull'argomento in sede più opportuna.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Capacchione, Bogoni e Lenoci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

in attesa che si provveda alla emanazione del nuovo regolamento del personale per i dipendenti delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

a provvedere affinché siano mantenuti in servizio fino al raggiungimento del limite di età gli agenti divenuti fisicamente inadatti alle mansioni della propria qualifica, utilizzando in mansioni diverse, non interessanti la sicurezza del servizio, anche se di qualifiche di grado inferiori o comunque tali il cui sviluppo di carriera non consenta uno svolgimento più favorevole di quello della qualifica di provenienza.

L'onorevole Capacchione ha facoltà di svolgerlo.

CAPACCHIONE. Non avrei difficoltà a rinunciare allo svolgimento, se l'onorevole ministro mi desse qualche affidamento.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno come direttiva: è la direttiva che il Ministero ha seguito soprattutto in questi ultimi mesi. Naturalmente il mantenimento in servizio è sempre condizionato alla disponibilità dei posti. Tutte le volte che tale disponibilità esiste, è interesse dell'amministrazione non collocare in quiescenza.

CAPACCHIONE. Allora rinunzio allo svolgimento.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Armando Angelini.

ANGELINI ARMANDO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è stato giustamente osservato che la discussione dei bilanci delle singole amministrazioni dovrebbe servire a tracciare la linea politica di ogni settore della pubblica amministrazione.

Non vi è che questa sede dove delle linee politiche e delle direttive politiche possano essere espresse dalla volontà del Parlamento. E nella tradizione parlamentare italiana la discussione dei bilanci ha sempre rappresentato il punto d'incontro tra il potere legislativo e l'esecutivo. Senonché, per vari motivi e ragioni che è perfettamente inutile illustrare perché sono da tutti conosciute, in questi ultimi anni, ed anche in questa occasione, la discussione dei bilanci si è fatta con una velocità tale da domandarci se fosse necessario e opportuno discutere. È sembrato, quasi, che fosse una discussione non dirò superflua, ma superata. Mentre, come ripeto, è questo, ed unicamente questo, il modo di potere, da parte della Camera e dei singoli deputati, indicare al Governo quella che è la volontà del paese.

Malgrado la ristrettezza del tempo, in questa discussione, sia pure affrettata, del bilancio del Ministero dei trasporti, sono intervenuti dei valorosi colleghi dei vari settori della Camera, i quali hanno portato qui il contributo della loro esperienza, della loro competenza e della loro passione a quelli che sono i problemi dei trasporti terrestri nel nostro paese. Abbiamo così avuto gli interventi degli onorevoli Colasanto, Alpino, Calabrò, Bardanzellu, Antoniazzi, Graziadei e Bensi; deputati appartenenti a vari settori della Camera, che tutti hanno dato un contributo efficace ed effettivo a quello che è il problema che tanto ci interessa.

Ringrazio, perciò, tutti questi colleghi che hanno così contribuito a questa discussione e li ringrazio, anche, per le parole cortei che hanno avuto verso di me, elogiando questa mia fatica di relatore.

Si è detto, e giustamente, da varie parti che da molti anni non si è iniziata una politica di trasporti vera e propria. Vale a dire una politica coraggiosa, una politica che abbia una sua direttrice precisa, una politica la quale serva a risolvere tante situazioni difficili le quali ostacolano non soltanto i trasporti in se stessi, ma soprattutto l'economia del nostro paese. Ed io non posso non condi-

videre, in gran parte, questo apprezzamento.

L'onorevole Mancini, nel suo interessante intervento, ha fatto una critica, direi spietata, perché ha detto: « Quello che si è fatto nel settore ferroviario nei primi cinquanta anni della nostra unità nazionale è rimasto fermo e niente si è fatto di più ». Ora, se è vero che la rete ferroviaria non è molto diversa da quella esistente nel 1920, è anche vero, onorevole Mancini, che non bisogna dimenticare che fra quella data e oggi noi abbiamo avuto la guerra; abbiamo avuto, cioè, uno spaventoso disastro che ha inciso sul patrimonio ferroviario in una maniera terribilmente sostanziale.

La ricostruzione, si è detto, è finita. Non è vero. La ricostruzione non è finita; vi è una parte di ricostruzione che forse converrà non fare, ma vi è una parte di ricostruzione che invece occorrerà ancora fare.

Basterà ricordare sommariamente, onorevoli colleghi, i danni subiti dalle ferrovie a causa degli eventi bellici. Sono stati danneggiati o distrutti chilometri 7.064 di binari (cioè il 30 per cento della consistenza); sono stati danneggiati o distrutti ponti in ferro per 34 chilometri (cioè il 44 per cento), ponti in muratura per il 28 per cento, gallerie per il 7 per cento, binari elettrificati per il 90 per cento, apparati di sicurezza, impianti di telecomunicazioni, centrali elettriche, fabbricati di servizio, alloggi, ecc. Questo per quanto riguarda il materiale fisso.

Per quanto riguarda il materiale mobile: delle locomotive a vapore è stato distrutto il 56 per cento, delle locomotive elettriche il 67 per cento; e per quanto si riferisce al materiale rotabile abbiamo avuto una tale distruzione che ancora non si è rimediata. Infatti delle carrozze e bagagliai distrutti ne sono stati ricostruiti 7.595, cioè il 76 per cento; ma ne restano da ricostruire 2.304! Dei carri ferroviari restano ancora da ricostruirne 25.992. Quindi, ci troviamo di fronte a questo fatto: che le ferrovie dello Stato, malgrado una spesa fatta di 496 miliardi, devono ancora completare la loro ricostruzione.

Dirò più tardi quanto sia urgente la ricostruzione specialmente del materiale rotabile; lo dirò quando riprenderò le giuste osservazioni fatte da vari oratori circa la deficienza del servizio del trasporto dei passeggeri particolarmente nell'Italia meridionale; lo dirò quando porterò le cifre dell'incremento del traffico in confronto a quella che è la disponibilità dei mezzi da parte delle ferrovie dello Stato.

Allora noi dovremmo domandarci: se non avessimo avuto questa tragica parentesi, questa spaventosa distruzione, questa necessità di dover destinare 500 miliardi circa alla parziale ricostruzione del patrimonio ferroviario distrutto, si sarebbe rimasti in una posizione quasi statica in confronto al 1920 o si sarebbe fatto qualche notevole passo avanti? Possiamo affermare che certamente molti dei problemi che ancora sono da risolvere sarebbero stati già risolti, molte di quelle ferrovie che non funzionano come dovrebbero funzionare funzionerebbero: perché non posso non dare atto che i governi che si sono succeduti dal 1945 in poi hanno sempre denunciato una volontà determinante di andare avanti, ma tutti si sono sempre trovati di fronte al problema fondamentale di realizzare e completare la ricostruzione del patrimonio ferroviario distrutto dalla guerra.

Durante la discussione del bilancio della marina mercantile si è deplorato che non vi sia una coscienza marinara, un indirizzo di politica marinara. Io potrei dire che si dovrebbe, in questa sede, lamentare che manchi una politica di trasporti, una coscienza nazionale dei trasporti. Ed è per questo che voi avrete visto, onorevoli colleghi, che ho iniziato la mia relazione con il capitolo: « L'importanza dei trasporti nell'economia nazionale ». Ho fatto ciò perché ho voluto mettere il segno sopra questa questione fondamentale, la quale poi ha riscontri di dimostrazione in tutta la mia relazione là dove ho messo in evidenza l'imponenza dei trasporti nella vita del nostro paese.

Perché ho messo in evidenza l'importanza dei trasporti nell'economia nazionale? Perché sono convinto che fino ad oggi il problema dei trasporti è sempre stato considerato, in sede politica, come un problema secondario, accessorio. E ho anche detto qualche cosa che sembra un po' azzardato, ma è vero: ho detto che, anche durante le crisi politiche il Ministero dei trasporti serve in generale da malta cementizia per legare insieme qualche residuale esigenza o qualche residuale appetito. La verità è che il trasporto, nella vita moderna, entra in tutte le economie. Entra perfino nell'economia del disgraziato che sta all'angolo della strada a chiedere l'elemosina e che la sera, per recarsi a casa, deve prendere un autobus. Anche nella sua economia di accattone v'è un problema e una spesa di trasporto. Il trasporto terrestre è ormai divenuto un'esigenza della vita economica, ed è legato a tutto quello che è civiltà. Se oggi è possibile poter realizzare

gli immensi flussi di importazione e di esportazione, di turismo; se è possibile intensificare sempre più i rapporti internazionali, culturali politici, economici; se oggi è possibile poter riunire economie e persone lontanissime fra di loro, ciò lo si deve al trasporto, che ha avvicinato gli uomini e le nazioni.

Ecco perché noi diciamo che è giunto il momento nel quale dobbiamo veramente fare un deciso passo avanti, nel quale dobbiamo fare veramente una politica coraggiosa dei trasporti e farla con i mezzi necessari. Non crediate che sia una caparbietà mia e dei colleghi della Commissione, ma noi potremo fare tale politica solo quando avremo creato il Ministero dei trasporti, che ora non esiste. Per dare un segno dell'importanza che hanno i trasporti terrestri nella vita del nostro paese, ho indicato, nella mia relazione, distintamente i trasporti su rotaia, i trasporti su strada, le linee di navigazione interna, le linee filoviarie, le linee funiviarie. Ho voluto offrire a voi, onorevoli colleghi, un quadro di tutta questa imponente massa di mezzi che servono per il trasporto degli uomini e delle cose.

Per le ferrovie dello Stato, ho rilevato delle cifre che denunciano che, mentre nel 1938 si trasportavano 11 milioni 722 mila viaggiatori-chilometro, nel 1952-53 le ferrovie hanno trasportato 21 milioni 983 mila viaggiatori-chilometro. Il che significa che, quando si dice che la strada ha portato via il traffico alle ferrovie, si dice una cosa non completamente esatta. Le ferrovie hanno, infatti, dal 1938 ad oggi raddoppiato il numero dei passeggeri trasportati. Le autolinee hanno fatto anche loro immensi progressi. Una volta l'autolinea era un affluente del traffico ferroviario: lo era quando gli autobus avevano una piccola portata, quando non avevano grande autonomia di marcia, quando in sostanza erano all'inizio, dal punto di vista costruttivo, del loro ingresso nel trasporto terrestre.

Dobbiamo dare atto che oggi nel nostro paese si è creata una rete di servizi automobilistici autonoma. Si tratta di fiumi di traffico che nel nostro paese si sviluppano continuamente. Direi che l'Italia centro-settentrionale è quasi satura: è difficile trovare oggi, in quelle zone, un paese collegato con strada che non sia servito dall'autobus. Nel Mezzogiorno d'Italia v'è molto da fare perché vi sono da fare le strade; il giorno in cui le strade saranno fatte avremo anche nel Mezzogiorno una fitta rete di servizi automobilistici a servizio di quelle popolazioni. Ma per poter fare

un sereno confronto dei due traffici — quello ferroviario e quello automobilistico — bisogna tenere presente che di fronte a circa 16.500 chilometri di ferrovia le autolinee oggi hanno una percorrenza di 384 mila chilometri.

Quindi non vi è da sorprendersi se questi 384 mila chilometri hanno assorbito 34 miliardi di viaggiatori-chilometro. Ma, se mettete insieme queste due cifre: 23 miliardi di viaggiatori-chilometro realizzato su 16.500 chilometri di rotaia ferroviaria e 34 miliardi di viaggiatori-chilometro realizzato su 384 mila chilometri di linee automobilistiche, vedrete che quella denunziata concorrenza, quel pericolo gravissimo che le autolinee costituirebbero per le ferrovie dello Stato, non esiste.

Si tratta di traffici in gran parte diversi, autonomi, di traffici locali che si limitano a percorrenze medie di 50-60-70 chilometri al massimo. Si tratta di traffici che sono sorti unicamente perché si è sviluppato il mezzo automobilistico, per cui possiamo affermare che la gente che va sulle autolinee con tutta probabilità non potrebbe andare sulle ferrovie o perché la ferrovia non esiste o perché non ha la possibilità di raggiungerla o perché non vuole affrontare i disagi del viaggio ferroviario laddove esso, per mille ragioni, non è confortevole e celere.

Le cifre da me denunciate rivelano l'imponenza del problema del trasporto passeggeri nel nostro paese.

Vediamo adesso i trasporti merci. In questo campo il problema della concorrenza tra i due mezzi diventa ancor più difficile.

Le ferrovie dello Stato si trovano — diciamo così — in condizione di inferiorità e di facile concorrenza da parte della strada. Nel trasporto merci è fattore decisivo la possibilità della presa della merce all'origine e della consegna di essa a destinazione. La ferrovia ha cercato in questi ultimi tempi di rimediare a questa sua deficienza provvedendo ad aumentare i raccordi ferroviari e ad incrementare il servizio dei carrelli ferroviari; ma la deficienza resta ed è incolumabile: le cifre statistiche denunciano che dal 1938 ad oggi le ferrovie dello Stato sono rimaste allo stesso punto come traffico merci e cioè a poco più di 11 miliardi di tonnellate chilometro.

Gli autotrasporti su strada hanno preso uno sviluppo enorme perché nel 1952 hanno superato i 21 miliardi di tonnellate chilometro. Ma dobbiamo pensare che si tratta, niente meno, che di un parco automobilistico di circa 250 mila autocarri e 60-70 mila rimorchi che trasportano giornalmente circa 70 mila ton-

nellate. E dobbiamo notare che, mentre la strada trasporta le merci più pregiate, quelle merci che potrebbero pagare tariffe ferroviarie più alte, la ferrovia trasporta merci di massa, merci povere alle quali si applicano le tariffe più basse!

Come si può rimediare a questa situazione? Ne parlerò un momento quando tratterò del coordinamento fra strada e rotaia; ma noi dobbiamo tener per acquisito il principio che ci troviamo di fronte a due fenomeni che non possono eliminarsi l'un l'altro con delle norme protezionistiche. Non è possibile parlare di protezione; perché il protezionismo va contro la realtà delle cose. Sarebbe lo stesso che le diligenze avessero voluto essere protette quando è sorta la ferrovia.

Noi ci troviamo di fronte ad un fenomeno che non esiste solo nel nostro paese, ma che esiste in tutto il mondo. La strada oggi trionfa. Pensate che negli Stati Uniti d'America il traffico si svolge per un decimo sulle ferrovie e per nove decimi sulla strada. In tutte le nazioni ci troviamo di fronte a questo progredire notevole del traffico stradale, e ciò deriva dalle caratteristiche della strada e dai vantaggi che questa offre nei confronti della rotaia: velocità, comodità, rapidità, ecc.

Noi quindi dobbiamo orientarci verso un indirizzo il quale cerchi una collaborazione tra questi due settori. Io sono convinto che vi è ancora molto da fare, e sono convinto che potremo richiamare molto del traffico della strada verso la ferrovia, tutte le volte che si creano delle intese, le quali rappresentano delle transazioni fra i due sistemi di trasporto. Non vi è nulla di avvilente nel parlare di transazioni fra settori di economia che possono collaborare facilitandosi l'un l'altro.

Per dare un'idea dell'importanza dei trasporti nella vita del nostro paese, rassegnò ai colleghi della Camera degli elementi che sono fondamentali.

Quanto si è speso e quanto si spende per i trasporti nel nostro paese, cioè i trasporti quanto assorbono dell'economia del nostro paese? Su 9.200 miliardi annui di reddito nazionale quanto si spende per i trasporti? Da studi che sono stati fatti in maniera precisa vediamo che nel 1952 il costo totale dei trasporti automobilistici è stato di 746 miliardi; dei trasporti su rotaia (ferrovie dello Stato, ferrovie in concessione, tramvie extra-urbane, tramvie urbane), di 308 miliardi; dei trasporti sulle filovie urbane ed extra-urbane, di 10 miliardi; dei trasporti a trazione animale, di 30 miliardi; vale a dire 1.100 miliardi all'anno che l'economia nazionale spende

per i trasporti, il che significa il 12 per cento. Voi vedete, quindi, quale importanza hanno i trasporti anche sotto il riflesso delle spese che essi richiedono per soddisfare le esigenze del nostro paese.

Ho parlato nella mia relazione anche delle linee di navigazione. È un settore, questo, quasi dimenticato; ma è un settore che ha le sue tradizioni e le sue benemerienze; un settore che a causa della guerra ha subito dei danni notevoli; un settore che non bisogna abbandonare; un settore che ha, nella pianura padana e nel Veneto in ispecial modo, delle notevoli tradizioni.

I problemi più importanti della navigazione interna si identificano, anzitutto, nel ripristino delle opere e degli impianti danneggiati dalla guerra. La guerra, infatti, ha danneggiato notevolmente sia i natanti sia gli impianti portuali nei nostri fiumi. Inoltre, occorre realizzare una efficace manutenzione delle vie d'acqua, che sono state trascurate.

Un'attrezzatura portuale si rende necessaria, e che sia tale da facilitare il carico e lo scarico delle merci; per quanto riguarda gli sgravi sui carburanti, non si sa perché non si debba facilitare la navigazione interna, così come vengono facilitati i vari settori della marina mercantile.

Il Ministero ha preparato un disegno di legge che risolverebbe il problema. Io faccio vive premure perché questo disegno di legge sia portato al più presto al Parlamento. Esso comporterà una spesa di quattro miliardi circa, suddivisi nello spazio di sei anni, ma si avrà la possibilità di potenziare questo settore della navigazione interna, che ha tante tradizioni e che può rappresentare veramente una possibilità concreta di facilitazioni ai trasporti.

Chi è stato in Belgio e in Francia (dove la navigazione interna ha uno sviluppo notevole di canali, fiumi, ecc.) sa perfettamente che il trasporto sui fiumi è il meno costoso e rappresenta, specialmente per certe merci povere, una notevole facilitazione di trasporti.

Per quanto riguarda gli impianti filoviarci dobbiamo anche qui dire che essi hanno una importanza notevole. Ci si era indirizzati decisamente anche in questo settore sostituendolo ad antiquate e antieconomiche linee tramviarie ed automobilistiche, perché le filovie sono di facile trazione, e sono più confortevoli per il viaggiatore. Oggi ci troviamo, invece, di fronte ad un arresto di questa attività, per l'elevato costo dell'energia elettrica e per gli esorbitanti contri-

buti chiesti dall'«Anas» per gli impianti di palificazione sulle strade nazionali.

Io pregherei il ministro di rimuovere questi ostacoli, che hanno arrestato, quasi di colpo, queste costruzioni filoviarie, con ripercussioni nel programma di ammodernamento, anche perché con la costruzione delle filovie si darebbe lavoro al settore metalmeccanico con notevole assorbimento di mano d'opera disoccupata.

Per quanto riguarda poi gli impianti funiviari, ho già dato un cenno di questo settore nella mia relazione, ed ho messo in rilievo i particolari sviluppi di esso; ma vorrei che la Camera e il Governo portassero la loro attenzione su questo problema non solo per la sua importanza nel campo turistico, ma, anche e soprattutto, sotto il profilo che le funivie hanno e potrebbero avere in Italia per il normale trasporto di uomini e di cose.

Noi abbiamo molti paesi in Italia, nelle Alpi e nell'Appennino, composti di poche centinaia di anime: paesi che vivono quasi separati dal mondo e dove abitano cittadini italiani che hanno gli stessi diritti di quelli delle grandi città.

Noi sappiamo che molti di questi paesi non hanno la possibilità di poter realizzare una strada, perché la spesa che si dovrebbe affrontare per costruire questa strada sarebbe enorme, e non potrebbe essere sopportata da nessuna economia, nemmeno da quella più progredita. Ecco perché io penso che per dare a questi paesi una possibilità di comunicazione comoda e rapida si possa ricorrere all'impianto di funivie da adibirsi al trasporto di persone e di cose.

L'impianto di funivie dovrebbe essere, secondo me, considerato come uno sviluppo delle comunicazioni con tutti quei paesi ai quali lo Stato non può assicurare una comunicazione stradale.

Su questo punto, onorevole Mattarella, io la pregherei vivamente di seguire l'esempio di qualche esperimento che già vi è stato, e che ha dato risultati buoni. A questo riguardo, ricordo che nella mia Versilia, circa 30 anni fa, gli abitanti di un paesetto delle Alpi Apuane avevano preso da se stessi l'iniziativa di creare una funivia per raggiungere il loro paese. Era una funivia modesta: portava quattro persone e due quintali di merci; però serviva a quella popolazione specialmente per il pronto soccorso, e per i bisogni più essenziali.

Io ritengo che, se si potessero sviluppare queste funivie a favore di quei paesi ai quali non è possibile assicurare una strada, si

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

farebbe, specialmente agli effetti della politica della montagna, un notevole passo in avanti.

Non possiamo permettere che le montagne si spopolino: la montagna deve essere salvaguardata. Abbiamo dei paesi montani che sono spaventosamente spopolati. Restano sulle montagne soltanto le vecchie generazioni, quelle che non avevano e ancora non hanno repugnanza a farsi due o più ore di mulattiera; perché le nuove generazioni che vedono le autocorriere passare veloci a fondo valle non amano più la montagna isolata, che loro impone tanti sacrifici di vita e di comunicazione.

Bisogna fare in modo che i giovani non si disamorino ancora di più dalla montagna. In una statistica fatta per la regione ligure (statistica predisposta dalla consulta agricola della Liguria, presieduta dall'amico onorevole Pertusio) è dimostrato che in dieci anni vi sono stati nella Liguria paesi che si sono spopolati fino al 70 per cento!

È un problema urgentissimo. Non dico che possa essere risolto tutto dalla funivia, ma anche le funivie possono rendere meno disagiate le condizioni di molti dei nostri paesi montani.

Per dimostrare l'importanza che i trasporti hanno nella vita del paese, ho voluto anche segnalare le cifre sull'occupazione operaia nel settore dei trasporti. Vi ho detto che il 12 per cento del reddito nazionale rappresenta il costo dei trasporti. Ebbene, aggiungo che oggi, considerando coloro che lavorano nei trasporti (ferrovie dello Stato o in concessione, tramvie, filovie, autolinee, servizi automobilistici, trasporti di merci per conto proprio o per conto terzi, impianti petroliferi) si arriva alla cifra di un milione di unità lavorative. Il che vuol dire che tre milioni almeno di persone, considerando ogni famiglia composta di tre persone, vivono nel settore dei trasporti.

Anche sotto questo aspetto noi vediamo a quale importanza assurge il problema dei trasporti nella vita del nostro paese. Dal punto di vista dell'occupazione operaia molto si può fare ancora in questo settore. Non parliamo del problema delle nuove costruzioni stradali, dove l'assorbimento della manodopera sarebbe notevolissimo; ma anche nel settore delle autolinee, qualora noi riuscissimo a sviluppare i servizi di comunicazione specialmente nell'Italia meridionale, noi avremmo la possibilità di una grande occupazione operaia.

Si è parlato da alcuni colleghi della riforma della legge 28 settembre 1939, legge che riguar-

da le concessioni automobilistiche e per la quale è stata nominata una commissione, presieduta dal consigliere di Stato Pescatore, la quale dovrebbe concludere, a quanto mi si dice, presto i suoi lavori. L'autorità del presidente mi fa sperare che si faccia presto e che si faccia bene. Bisogna però uscire assolutamente dall'attuale situazione, in quanto che questa legge del 1939 è ormai superata; bisogna trovare finalmente una nuova espressione legislativa atta ad assolvere le esigenze di questo grandioso fenomeno.

Voi dovete pensare che nel 1939 le autolinee trasportavano un miliardo di viaggiatori-chilometro, nel 1952 hanno trasportato 34 miliardi di viaggiatori-chilometro. Ora, come può una legge che era stata fatta per assolvere alle esigenze di un traffico così limitato provvedere a regolare convenientemente un traffico quale quello odierno da me denunciato? Quindi questa legge va fatta presto e va fatta tenendo, soprattutto, presente l'interesse del pubblico, perché trattasi di un pubblico servizio.

Bisogna, insisto su questo punto, tener conto di questo interesse pubblico, perché anche in questo settore si verifica quello che avviene in tanti altri settori, e cioè la tendenza a creare grandi monopoli, la tendenza a creare grosse aziende, le quali, fra l'altro, non si accontentano di vivere bene, ma cercano di distruggere in ogni modo le minori ditte concorrenti.

L'onorevole Covelli ha presentato in proposito un ordine del giorno, e permettete che io ripeta quello che ho già scritto nella mia relazione: cioè che si dovranno mettere tutti i concessionari grandi e piccoli su di un piede di parità, ponendo anche questi ultimi in condizioni di svolgere un servizio vitale e soddisfacente per il pubblico; si dovrà evitare cioè di mettere i piccoli e medi eserciti in condizioni tali da dover essere assorbiti dalle grosse ditte, col risultato di creare, in poco tempo, uno stretto monopolio di pochi grossi esercenti.

Potrei citare dei casi, fare degli esempi, sia pure fortunatamente limitati, che fanno veramente poco onore al nostro paese. Devo dire che l'Ispettorato ha resistito alle pressioni monopolistiche, ma, se si va al Consiglio di Stato a consultare gli atti della segreteria, voi vedrete come, di fronte alla più piccola concessione che viene data ad un piccolo e medio trasportatore, immediatamente il grosso trasportatore ricorre al Consiglio di Stato con tutti i mezzi e con tutte le possibilità di difesa e di influenza che la sua posizione gli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

consente per impedire il sorgere anche di modesti concorrenti. Quindi, questa legge deve assicurare il servizio pubblico e nello stesso tempo deve dare parità di trattamento a tutti i concessionari.

Bisogna rivedere la questione relativa al divieto di carico, e bisogna esaminarla bene soprattutto dal punto di vista dell'interesse pubblico. Bisogna infine partire dal principio che la concessione non comporta soltanto diritti, ma anche dei doveri. Non dobbiamo più permettere che i cittadini che attendono le autocorriere debbano stare sotto il vento, sotto la pioggia, sotto il sole. Perché il concessionario od un gruppo di concessionari non dovrebbero essere obbligati ad istituire delle stazioni, dei punti di arrivo o di transito, che offrano la possibilità di un comodo ricovero con la possibilità di acquistare anche i biglietti di viaggio? In altre parole, quel conforto che noi chiediamo al servizio delle ferrovie dello Stato noi dobbiamo esigerlo anche dalle autolinee, soprattutto da quelle che esercitano servizi di grande comunicazione, in modo che i viaggiatori abbiano la possibilità di viaggiare nelle condizioni meno disagiate e meno rischiose possibili.

La legge del 1939 va riveduta presto e bene, ispirandosi a questi principi, che mi auguro siano condivisi da tutti i colleghi.

Ho già detto, iniziando il mio intervento, che non esiste il Ministero dei trasporti, bensì il « ministero delle ferrovie ». Per convincersi di questo basta esaminare il bilancio: esso è occupato in gran parte dal bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e per una piccola parte dal bilancio del Ministero dei trasporti, cioè dal bilancio dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che, soprattutto, regola l'esercizio del trasporto motorizzato su strada e i trasporti ferrotramviari in concessione. Soltanto a questo si riduce il Ministero dei trasporti. Tanto è vero che noi veniamo a trovarci in una posizione alquanto singolare, perché le autolinee giustamente dicono che il loro ministro è anche il loro concorrente, dato che egli è il presidente del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato! Quindi, se il ministro vuole tutelare — come può e deve — gli interessi dell'amministrazione ferroviaria della quale è presidente, deve, per forza, agire in contrasto con il settore concorrente rappresentato dalla strada, del quale settore egli è il supremo regolatore.

Che cosa fa l'Ispettorato? Si legge nel bilancio: esso regola il traffico motorizzato su strada secondo la legge antiquata del

1939 e i trasporti in concessione distribuendo circa 10 miliardi di sussidi straordinari alle società concessionarie. Alla fine del mese giungono al Ministero le note delle società concessionarie, che vengono esaminate da una commissione. Si procede al pagamento e tutto finisce lì. A proposito di questi sussidi straordinari si è da più parti ricordata la legge 2 agosto 1952, n. 1221, per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrotramvie in concessione. Io stesso ne ho a lungo scritto nella mia relazione; io stesso sono stato relatore di quella legge. Vi dico, con tutta sincerità, che, allora, vi ho lavorato moltissimo.

La legge del 1952 vuole far tornare il regime delle concessioni ferroviarie alle origini, cioè alla legge del 1912, che stabiliva il principio che la concessione del servizio pubblico di trasporto veniva accordata al privato con il controllo dello Stato, ma con il rischio economico a carico dell'impresa. La stessa legge del 1912, mentre prevedeva un contributo fisso di costruzione una volta tanto, stabiliva anche un contributo fisso di esercizio per tutta la durata della concessione.

Nel dopoguerra, in seguito a tutto quello che è avvenuto, e principalmente alla svalutazione della moneta, lo Stato è intervenuto ad assicurare il servizio delle ferrotramvie secondarie in concessione integrando il *deficit* di esercizio con sussidi straordinari, il che significa che lo Stato paga e gli altri gestiscono.

Ora questi miliardi spesi nei sussidi straordinari non bisogna più spenderli. Ecco perché la legge del 1952 è stata fatta per tornare alle origini e tutto ciò pur con un enorme sacrificio da parte dello Stato, il quale contribuisce per il 50 per cento alla spesa per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee dell'Italia centro-settentrionale, e per il 75 per cento per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee dell'Italia meridionale e insulare.

Lo Stato è autorizzato ad aumentare le normali sovvenzioni di esercizio fissate, al momento della concessione, fino al limite di 600 mila lire per chilometro per l'Italia centro-settentrionale e di 1 milione e 400 mila lire per chilometro per l'Italia meridionale e insulare, mentre la spesa che lo Stato supporterà per contribuire con le percentuali suindicate a realizzare l'ammodernamento e il potenziamento delle linee in concessione ascende a 18 miliardi.

Questa legge bisogna che divenga operante.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

Tanto io, quale relatore della legge, quanto la VIII Commissione da me presieduta, volemmo mettere un termine entro il quale i vari concessionari avrebbero dovuto richiedere l'ammodernamento ed il potenziamento della linea: se non lo avessero richiesto e attuato si sarebbe sospeso il sussidio straordinario di esercizio. In quell'occasione, il ministro e il Governo ritennero che non fosse il caso di assegnare un termine ai concessionari, e si preferì lasciare l'iniziativa al Ministero, tanto più, si disse, che il piano di ammodernamento e di potenziamento era già stato fatto. Ed era naturale che fosse fatto! Come poteva non esser fatto, se si era stanziata la cifra del concorso dello Stato necessaria per arrivare appunto al potenziamento e all'ammodernamento? Come si sarebbero potuti identificare i 18 miliardi, se il piano non fosse stato fatto? Il piano esisteva è evidente!

Senonché, a distanza di un anno e più, ci troviamo ora di fronte al fatto che non s'è compiuto un passo avanti. Per mille ragioni e per altrettanti motivi, la Commissione non ha tenuto che una sola riunione; credo che un'altra stia per tenerne in questi giorni.

Bisogna andare avanti. Bisogna che il Governo ci dica, con tutta franchezza se, per un qualsiasi motivo, la legge non sia operante: in tal caso si prenderanno provvedimenti. Se la legge è operante — come io credo — ce lo deve dimostrare.

Io ho chiesto la creazione di un ufficio speciale presso l'Ispettorato per l'esecuzione della legge dell'agosto 1952; di un ufficio, cioè, il quale raccolga e prepari tutti gli elementi di carattere tecnico-amministrativo, tutti gli elementi risultanti da indagini e da inchieste, perché li porti alla Commissione, la quale potrà essere così messa in grado di deliberare. È una cosa da farsi con la massima urgenza, ed io spero che il ministro vorrà darci assicurazioni in proposito: bisogna uscire da questo stato di cose. Io non voglio dire delle parole grosse, ma voglio sottolineare che ne va di mezzo la nostra dignità.

Per le ferrovie dello Stato, il problema diventa di non facile soluzione. Io ritengo di poter dire qualche parola chiarificatrice. Nella tabella allegata alla mia relazione voi avete potuto constatare che le previsioni del *deficit* si sono dimostrate tutti gli anni, meno uno, non esatte. Quest'anno è previsto un *deficit* di 47 miliardi; e, se dovessimo stare alle previsioni, io penso che si potrebbe arrivare — e si arriverà — purtroppo, sui 75-80 miliardi. Nei passati esercizi si è verificato spesso qualcosa del genere. Nel 1950-51, un disavanzo di

16 miliardi è diventato di 47. È chiaro, quindi, che ci troviamo di fronte a un *deficit* che impressiona. Se anche dovessimo salire semplicemente a 70 miliardi, ci troveremmo sempre di fronte a un'azienda che, pur incassando 200 miliardi, ne ha 70 di *deficit*.

È stata fatta, in questi giorni, una pubblicazione da un autorevole funzionario delle ferrovie dello Stato. È una pubblicazione intelligente intitolata: « Il bilancio delle ferrovie dello Stato, questo sconosciuto ». Ebbene, anch'io debbo francamente ammettere che questo bilancio è un po' sconosciuto, perché le sue cifre e i suoi risultati non sono tutti comprensibili e fanno una notevole impressione. Come possono non fare impressione cifre che parlano di *deficit* di decine e decine di miliardi? E allora io dico che bisogna fare un bilancio nel quale si legga chiaramente come stanno le cose, un bilancio che si possa facilmente capire? Noi abbiamo più volte denunciato il fatto che le ferrovie dello Stato — come qualche altra amministrazione — sopportano degli oneri per altre amministrazioni dello Stato, sopportano degli oneri sia per le concessioni ferroviarie in genere, sia per riduzioni di tariffe accordate alle varie amministrazioni. È evidente dunque che le ferrovie fanno un servizio per tutte le altre amministrazioni dello Stato, sopportandone l'onere *in toto*.

Alcuni hanno calcolato tale onere globale in 22 miliardi annui; ma credo che la cifra sia esagerata in quanto i calcoli comprendono anche le concessioni al personale ferroviario che, invece, a mio avviso, non devono essere conteggiate trattandosi di una spesa imputabile al Ministero dei trasporti e solo ad esso. Più volte la nostra Commissione ha proposto che sia effettuata la reversibilità di tali oneri sui bilanci delle singole amministrazioni che ne beneficiano. La Camera, per esempio, per le tessere gratuite ai deputati paga alle ferrovie un *quid* concordato per ogni tessera. Perché non dovrebbero fare altrettanto le altre amministrazioni? Tempo fa, quando la nostra Commissione discusse un disegno di legge afferente alle concessioni ferroviarie, pose subito la questione della reversibilità e chiese all'uopo alle altre amministrazioni se, in caso che si fosse provveduto in tale senso, avessero mantenuto le stesse richieste di agevolazioni di viaggi. Molti ministri risposero che in tal caso avrebbero riveduto in senso restrittivo l'elenco delle concessioni. Ciò dimostra che la reversibilità agirebbe anche da autolimitazione.

Il Tesoro si oppone a questa reversibilità per evitare complicazioni contabili; ma è evi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

dente che se non si vuole arrivare alla vera e propria reversibilità, si deve, almeno, porre in evidenza nel bilancio quale è l'onere che le ferrovie sopportano per tutte queste concessioni.

Un'altra ragione del *deficit* sta, a mio avviso, nel fatto che le ferrovie adempiono a dei servizi di ordine sociale. Io ho avuto occasione di constatare quanto avviene a questo proposito nelle nazioni nordiche della Svezia e della Norvegia. È noto che queste penisole hanno le grosse città al sud e una vasta regione nella parte più settentrionale priva di grossi centri. Date le grandi distanze, le due penisole sono attraversate da lunghissime ferrovie le quali, appunto collegano i centri abitati del nord. Mentre le ferrovie sono attive al sud, hanno un notevole *deficit* di esercizio per le linee del nord. Siccome però anche i piccoli centri settentrionali debbono essere serviti, le ferrovie di questi Stati mettono in evidenza le spese per queste ferrovie che chiamano sociali. Nel nostro paese ci troviamo di fronte ad un fenomeno strano, onorevole ministro e cioè che alle ferrotramvie o ferrovie secondarie date in concessione all'industria privata noi assicuriamo una sovvenzione fino a 600 mila lire al chilometro per l'Italia centro settentrionale e fino ad 1 milione e 400 mila lire per l'Italia meridionale, e insulare perché riconosciamo che tali ferrovie non potrebbero andare avanti, trattandosi di servizio pubblico non remunerativo.

Ma allora io pongo un quesito: quante sono le ferrovie del nostro paese gestite dalle ferrovie dello Stato che sono di per se stesse deficitarie e che adempiono manifestamente ad esigenze sociali? Io ho già detto che tutti i cittadini hanno diritto al loro trasporto. E queste ferrovie debbono restare e dovranno essere anche sviluppate, se necessario. Ma, allora, mi domando: se noi affidassimo ad un'impresa privata la gestione di queste ferrovie deficitarie a carattere sociale, l'impresa privata le gestirebbe, senza chiedere alcuna contribuzione, oppure le gestirebbe chiedendo allo Stato il contributo come gli altri concessionari?

Ecco perché in questo bilancio delle ferrovie noi dobbiamo tenere nella massima evidenza questo fatto che molte linee delle ferrovie dello Stato assolvono ad una finalità sociale. Un collega ha detto che queste linee implicherebbero un *deficit* di 4 miliardi: io credo si tratti di una cifra molto superiore. Bisogna comunque fare questa indagine, onorevole ministro; bisogna cioè vedere quali sono le linee che sono gestite dalle ferrovie dello

Stato e che rivestono carattere sociale e che sono deficitarie e identificarne il passivo. Vedrà, onorevole ministro, che se lei applica a queste linee, per esempio, la stessa sovvenzione che viene al concessionario privato, vedrà che il *deficit* ferroviario si ridurrà notevolmente.

È questa una chiarificazione che dovrebbe essere apportata a questo bilancio. Soltanto dopo aver chiarito anche questo punto noi potremo far i conti, e vedere se ci troveremo veramente di fronte a una esatta critica alla gestione delle ferrovie dello Stato. D'altra parte vi debbo dire qui, con il più vivo rammarico, che non sono convinto che si gestiscano le ferrovie dello Stato come si dovrebbero gestire.

L'onorevole Mancini mi ha fatto una giusta osservazione. « Ho letto la sua relazione — egli mi ha detto — ed ho notato che ella solleva anche ora i medesimi problemi che sollevò nel 1949! ». È vero: si prospettano sempre, più o meno, gli stessi problemi e nessuno provvede! Per rimediare al *deficit* ferroviario alcuni propongono un aumento delle tariffe. Si farebbe presto. Il *deficit* è rappresentato da 40, 45 miliardi. L'introito è di 200 miliardi: se si aumentano del 20 per cento le tariffe il *deficit* è coperto.

Ora, io non dico che le tariffe ferroviarie debbano essere inamovibili; io vi dico che bisogna muoverle, se è necessario, ma con molta oculatezza e con molto senso di responsabilità, e ciò sotto vari riflessi: sia nei rapporti della concorrenza, sia nei rapporti sociali e politici. Nei rapporti aziendali, perché non bisogna dimenticare, appunto, la concorrenza della strada; nei rapporti del pubblico, perché non bisogna dimenticare che chi paga bisogna vedere se è nelle condizioni, data la situazione attuale del nostro paese, di pagare di più.

Bisogna cioè vedere qualè l'eventuale piccolo o grande movimento — ma io penso piccolo — che si possa fare per ritoccare le tariffe mantenendo i prezzi sopportabili dalla situazione economica attuale.

Un altro rilievo debbo fare e cioè che io ritengo che le ferrovie dello Stato non siano ancora utilizzate come dovrebbero esserlo. Ho già detto nella relazione, parlando del personale, e lo ripeto qui, che bisognerebbe che i funzionari delle ferrovie dello Stato dimenticassero di essere dei burocrati per diventare, invece, dei direttori di azienda, acquistandone la mentalità. Ho detto anche che occorre rivedere un po' il concetto delle promozioni, per fare andare a posti di respon-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

sabilità non soltanto chi ha una determinata anzianità di servizio, ma, soprattutto, chi ha meriti e possibilità e capacità, senza stare eccessivamente attenti a qualche errore che qualcuno può aver commesso. Sapete infatti che uno dei difetti della nostra burocrazia è quello di non fare. Il burocrate dice: e chi me lo fa fare? Ora, io preferisco un burocrate che facendo sbagli, anziché uno che non fa nulla per non sbagliare! Dobbiamo dunque mutare questa mentalità, se vogliamo che l'azienda delle ferrovie dello Stato rappresenti un'azienda concorrente con tutti gli altri mezzi di trasporto, portando in questa lotta tutti gli imponenti mezzi che ha a sua disposizione e che non sono finora utilizzati. Tanto per fare un esempio, il traffico automobilistico è raddoppiato rispetto al 1938, eppure, rispetto a tale traffico, il parco non ha neanche la stessa portata del 1938.

E allora io dico: ammoderniamo la rete e miglioriamo i servizi! Sarò un utopista, ma ricordo che nel 1949 avevo fatto una proposta che ritengo decisiva per facilitare la elettrificazione: prospettavo, cioè, la opportunità di utilizzazione del metano. Abbiamo nel nostro sottosuolo un patrimonio di questa forza endogena. In America si sono fatte delle centrali elettriche azionate a metano, con risultati notevolissimi. Per quali ragioni le ferrovie dello Stato non si indirizzano allo studio di questo problema per creare i presupposti di una elettrificazione a buone condizioni?

Bisogna aumentare anche le dotazioni delle vetture, autovetture, motrici, automotrici. Io guardo a quello che sta succedendo nella mia regione, in cui si sono fatti determinati esperimenti di automotrici che collegano luoghi di provincia e luoghi di lavoro, con orari abbastanza frequenti. Ebbene, la gente è tornata alla ferrovia, perché spesso preferisce la ferrovia alla strada, quando la ferrovia offre un mezzo frequente e rapido di trasporto. Vi sono una quantità enorme di casi in cui, se il servizio ferroviario si trasformasse — direi quasi — in servizio tranviario, con automotrici per dare al cittadino la sicurezza di trovare il mezzo senza neanche consultare l'orario, molta gente che si serve ancora della strada ritornerebbe alla ferrovia. Si tratta dunque di utilizzare meglio i mezzi, perché il pubblico viaggia volentieri sulle ferrovie dello Stato. Bisogna anche aumentare la dotazione del patrimonio rotabile. È vero quello che hanno detto alcuni colleghi: poche sono le linee nelle ferrovie dello Stato, su cui si viaggia assai bene; moltissime quelle

sulle quali si viaggia con estremo disagio. Si viaggia male. È la verità. Si viaggia con vetture antiquate, con scarsezza di posti, con la preoccupazione di trovare un poco di spazio per mettere i propri bagagli. E ciò avviene anche nelle linee di grande comunicazione. Mi sono trovato giorni fa sulla Venezia-Bologna-Roma: l'affollamento era tale che non era possibile passare da una vettura all'altra perché i corridoi erano pieni di bagagli, di persone e di persone che brontolavano! Manca il materiale ferroviario al punto che, specialmente nelle linee dell'Italia meridionale, si viaggia in un modo che francamente non è neppure qualificabile.

In queste condizioni, ci si meraviglia se i cittadini si servono delle autolinee e disertano le ferrovie! Questo è un problema essenziale; bisogna costruire dei vagoni ferroviari moderni, bisogna adeguare il patrimonio rotabile delle ferrovie dello Stato alle vere esigenze del traffico, bisogna esigere che delle somme apposite siano messe a disposizione, perché, oltre tutto, sarà una massa di lavoro notevole che verrà data alle aziende metalmeccaniche che attendono il lavoro e che, ora, sono in crisi.

Se tenete presente, insieme con i 36 miliardi di spesa che sarebbero necessari per l'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie secondarie, la quantità di commesse che potrebbero dare le ferrovie dello Stato per soddisfare, almeno in parte, la costituzione del nuovo parco di materiale rotabile potete valutare quale immensa somma di lavoro verrebbe assicurata all'industria. E hanno ragione quei colleghi, che affermano che in tal caso non si sarebbero chiuse le officine del Pignone di Firenze, le officine di Terni e non vi sarebbe il pericolo di chiusura di altri stabilimenti. Bisogna necessariamente partire dal principio che questo volume di lavoro non è dato a scopo di beneficenza o di carità, ma serve a realizzare delle attività produttive del paese.

Bisogna anche che le ferrovie dello Stato rivedano le frequenze degli orari e la composizione dei convogli: bisogna intensificare i servizi leggeri, curare le coincidenze e anche, come diceva giustamente l'onorevole Alpino, eliminare finché possibile i passaggi a livello. Anche in questo campo si può avere sempre il concorso volontario dei comuni e delle province. Io ho conoscenza di una quantità di casi nei quali le province e i comuni sarebbero pronti ad intervenire con un loro notevole concorso per poter eliminare i passaggi a livello nei quali spesso si sosta per mezz'ora,

per quaranta minuti, e anche di più, arrestando la circolazione e creando enormi difficoltà. Anche questo è un problema che va avviato. Bisogna stanziare sul bilancio ferroviario dello Stato un qualche cosa che serva ad eliminare questa grave piaga dei passeggeri a livello.

Nell'analisi delle perdite e delle spese io ho fatto un accenno alle scorte. Onorevole ministro, vorrei che fosse fatta una indagine precisa e, direi quasi, rigorosa. Mi viene riferito — non so se sia esatto, ma debbo ritenere di sì — che oggi il patrimonio del magazzino scorte delle ferrovie dello Stato ammonta a circa 100 miliardi. E tuttavia si seguita a fare acquisti. C'è una specie — chiamiamolo così — di nastro che seguita a correre anche se non c'è bisogno di scrivere. Ora bisogna esaminare molto a fondo questa questione dei magazzini per vedere se quelle spese che si fanno per gli approvvigionamenti sono tutte necessarie o se ad un certo momento — come io ritengo — in certi settori si debba constatare che ci sono sufficienti materiali e quindi arrestare gli approvvigionamenti. Bisogna esaminare anche se sia opportuno fare dei concentramenti dei magazzini che sono dislocati nei vari punti del paese. Se c'è il magazzino di Roma che ha, per esempio, un complesso di merci in abbondanza esse si potrebbero mandare a Milano o a Napoli o altrove tanto è evidente che le ferrovie spendono poco per questo trasporto.

Io ho visto, come professionista, in aziende private l'importanza che ha il controllo rigoroso del magazzino e affermo che sarà facile realizzare un'economia notevole e procurarsi anche parecchi miliardi, liquidando il *surplus*, ossia quei materiali che non servono più e che occupano i magazzini.

Ed ora, onorevoli colleghi, dovrei dirvi due parole sul coordinamento fra strada e rotaia. Ho già detto in merito molte cose nella mia relazione.

Non sono d'accordo con l'onorevole Graziadei quando ha commentato sfavorevolmente l'accordo dell'A.N.A.C. e dell'A.N.E.A. con le ferrovie dello Stato. Tutte le cose, anche le più perfette, possono essere discusse, però, onorevole Graziadei, questo accordo fra le autolinee e le ferrovie dello Stato, in riferimento alla legge limitativa del traffico automobilistico esistente e all'intervento delle ferrovie dello Stato nei rapporti di determinate concessioni, è stato un accordo utile perché non dà tutto alle autolinee, anzi ne limita l'autonomia e la estensione. Sappiamo tutti che le linee ferroviarie assolvono spe-

cialmente ai compiti del traffico per lunghi percorsi; ma per tratti fino ai 60-70 chilometri le ferrovie dello Stato sono in gran parte superate.

Una voce a sinistra. Le tariffe.

ANGELINI ARMANDO, *Relatore.* Nell'accordo di cui parlo la questione delle tariffe è regolata da quelle delle ferrovie dello Stato ed in tal modo si elimina la concorrenza. Ma con questi accordi vi è anche la possibilità di riportare una parte del traffico verso le ferrovie dello Stato. Qui ho delle mie idee particolari che brevemente esporrò. Bisognerebbe metterci in condizioni, dove è possibile, che sia per i trasporti merci che per quelli passeggeri i singoli concessionari divenissero quasi agenzie delle ferrovie dello Stato, perché, specialmente nei trasporti delle merci, vi è un limite economico al di là del quale il trasportatore di merci non ha interesse di andare, a meno che non si sia assicurato il ritorno.

Ed allora per quali ragioni non si deve arrivare ad un accordo per cui questi trasportatori ad un certo momento del loro percorso diventino veramente fiumi di traffico delle ferrovie dello Stato? Le ferrovie dello Stato come accordano sconti e facilitazioni ai vari utenti, perché non potrebbero mettersi d'accordo per concedere facilitazioni e sconti ai trasportatori che portano ad esse il loro traffico?

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

ANGELINI ARMANDO, *Relatore.* È tutto un problema che va disciplinato, ma, come ho detto nella relazione, va prima disciplinato il settore del trasporto merci.

Sapete quante sono le ditte che trasportano oggi merci nel nostro paese. Sono 49.500 circa e non sono organizzate. Ora io penso che sia urgente organizzare i trasportatori delle merci per poter, poi, trattare e concludere accordi con le ferrovie dello Stato utili per tutte e due le parti.

Si chiede e si auspica, come ho detto, una politica coraggiosa, una politica di coordinamento e di miglioramento dei servizi, la eliminazione degli spaventosi incidenti stradali, che hanno causato in un anno 3.500 morti e 54.000 feriti. Si fanno conferenze a Stresa e altrove; Ho partecipato a queste discussioni ed anch'io, in rappresentanza della nostra Commissione, ho portato il mio contributo per la soluzione dei vari problemi. Si dice da tutti che ci vuole maggiore disciplina, ma che soprattutto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

ci vogliono strade, strade nuove, strade migliorate.

Nella mia relazione ho riportato una tabella dalla quale risulta che attualmente sono circa 2 milioni 700 mila i veicoli vari a motore che circolano sulle strade italiane. Non v'è dubbio che fra dieci anni ne avremo quasi 6 milioni. Sembra che in questi giorni sia allo studio una vettura utilitaria della Fiat di 350 di cilindrata e che dovrebbe essere prodotta ad un ritmo di 1000 vetture al giorno a prezzo ridotto. Potete immaginare il traffico che si vedrà tra qualche anno sulle nostre strade!

Ho detto nella mia relazione che in passato, una volta costruita la strada, il traffico poteva svolgersi su di essa senza preoccupazioni. Si faceva la strada senza più occuparsi di cosa sarebbe poi successo sulla stessa. Oggi è la funzione che disciplina la circolazione a motore che deve dirigere la costruzione delle strade. Pertanto l'ottava Commissione, senza sentimentalismi e senza voler creare dei privilegi a un Ministero piuttosto che a un altro, chiede alla Camera un voto che è riportato nell'ordine del giorno pubblicato. Il Ministero dei lavori pubblici ha grandissime benemeritenze: in questi giorni vediamo i sacrifici che quei funzionari fanno nelle zone colpite della Calabria. Sappiamo quanto lavoro deve svolgere quel ministero nel settore dell'edilizia e in quello della sistemazione dei fiumi. Non si tratta di togliere a quel Ministero qualche sua prerogativa, si tratta di creare il Ministero dei trasporti interamente competente della strada e della rotaia, dalla costruzione all'esercizio. Al vertice di tale Ministero un ministro non più presidente del consiglio di amministrazione, ma un ministro, al di sopra di tutti, con tutti i poteri, capace di regolare i due grandi settori del traffico.

La funzione regola l'esercizio. Anche quando dobbiamo farci una casa, prima di farla diciamo all'architetto la funzione cui la nostra casa deve essere destinata. Così dicasi di una scuola o di un tribunale. Ora se il Ministero dei trasporti si limita a disciplinare la funzione della strada e non regola la costruzione di essa, non può assolvere ai suoi compiti. Le ferrovie dello Stato hanno costruito ferrovie per 280 miliardi, ma quando si deve fare una nuova stazione o un tronco ferroviario bisogna andare al Ministero dei lavori pubblici: vi pare ciò possibile?

Ripeto: la funzione è legata alla costruzione. Bisogna che il ministro dei trasporti, che ha davanti a sé la necessità di regolare

questo immenso traffico terrestre, sappia come si deve costruire la strada, sappia che per quelle esigenze di traffico che lui regola, quella strada deve avere determinate caratteristiche che possono mettere il cittadino italiano in condizioni di viaggiare con una certa sicurezza. Perché gli incidenti non derivano soltanto dalla indisciplina. Spesso essi sono provocati dalle immense deficienze della strada. E allora io dico che il nostro ordine del giorno, sul quale ho sentito parole favorevoli da parte di molti colleghi di tutti i settori, deve essere votato. Si faccia in modo di creare lo strumento indispensabile per regolare i trasporti nel nostro paese.

Mi dicevano alcuni colleghi che il Ministero dei lavori pubblici ha delle rivendicazioni da fare verso altre amministrazioni; le faccia, è giusto. Ma si correggano queste situazioni e si dia veramente al Ministero dei trasporti quella struttura che gli è necessaria per poter adempiere ai suoi compiti.

Non crediate che io abbia fatto un sogno quando ho scritto nella mia relazione che la strada finanzia la strada e può finanziare tutto il programma delle nuove costruzioni stradali.

Oggi la strada dà al bilancio dello Stato 173 miliardi all'anno; le spese di manutenzione stradale ammontano a 54 miliardi fra « Anas », e strade provinciali e comunali. Considerando il presumibile e certo sviluppo della motorizzazione nel nostro paese, noi arriviamo che nel decennio la strada, mantenendo ferma l'imposizione fiscale attuale, è sufficiente a finanziare 1.300.000.000 di costruzioni stradali. Noi diciamo al Ministro del bilancio: tutti gli anni trattieni 170 miliardi dal gettito della strada, e il di più destinalo per le nuove costruzioni stradali.

Il calcolo fatto è uno dei più sereni. Anche volendo fare le previsioni più disastrose, la strada darà sempre 1.300.000.000 in 10 anni, oltre ai 174 miliardi che sono nel bilancio. Il che vuol dire che dà gettito sufficiente per fronteggiare la spesa di 900 miliardi per le strade statali (piano Aldisio) e di 400 miliardi per quelle provinciali e comunali.

Ma è il ministro dei trasporti che, avendo a disposizione queste entrate e questi mezzi, ha la possibilità di richiedere al ministro del bilancio che questo *surplus* che deriva dalla strada sia dato veramente per realizzare queste nuove costruzioni.

Oh fosse vero che noi potessimo mettere in moto queste costruzioni stradali nel nostro paese! Quanti operai, quanti disoccupati, quanti manovali troverebbero in questi lavori per le strade la loro occupazione, la possibilità

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

di risolvere la loro tragica situazione di disoccupati!

Si tratta di dare al ministro dei trasporti lo strumento che serva a realizzare quella politica coraggiosa che io indicavo all'inizio del mio intervento. E voi lo darete, onorevoli colleghi votando il nostro ordine del giorno. Così operando farete il primo passo per questa nuova politica dei trasporti da tutti auspicata e aderirete alla richiesta che da sei anni noi ripetiamo. Voi, dando il vostro voto al nostro ordine del giorno, darete lo strumento fondamentale all'autorità esecutiva per permettere veramente la rinascita dei trasporti nel nostro paese. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

MATTARELLA, Ministro dei trasporti Signor Presidente, onorevoli colleghi, anzitutto debbo ringraziare vivamente l'onorevole relatore e gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione.

Anche se non posso condividere molti dei rilievi e delle affermazioni fatte, riconosco in tutti gli interventi un notevole contributo anche critico alla soluzione e all'impostazione dei problemi dei trasporti, che si riassumono in questo complesso bilancio che è stato oggetto di così ampia disamina e di acuta discussione prima al Senato e poi alla Camera.

Mi sono fatto un dovere di far pervenire agli onorevoli colleghi le dichiarazioni che avevo reso al Senato, affinché fossero tenute presenti negli interventi e nelle critiche e nei chiarimenti che potevano essere avanzati o richiesti. Ma questo fatto non mi esime dalla necessità e dal dovere, in un settore così complesso e vitale per la vita del paese, di completare con nuove dichiarazioni quelle fatte davanti l'altro ramo del Parlamento.

La materia dei trasporti è infatti così vasta e complessa nelle sue molteplici relazioni con tutta la vita economica del paese, che nessuna occasione può ritenersi superflua per approfondire l'esame e chiarire le linee generali dei problemi che l'interessano o singoli aspetti di essi, soprattutto quando, come testè è avvenuto, siano stati svolti temi nuovi o siano stati apportati decisivi contributi alla loro impostazione e soluzione.

A questo riguardo debbo anzi rendere atto al relatore onorevole Angelini di aver egli, assai opportunamente, richiamato l'attenzione di questa Assemblea e dell'opinione pubblica sull'importanza vitale del settore dei trasporti.

Nella sua ampia e diffusa disamina, materiata di dati e di osservazioni lucidissime, frutto di un'alta preparazione, rinsaldata dalla lunghissima esperienza di presidente della Commissione dei trasporti, Commissione veramente benemerita per la sagacia e per l'illuminata competenza, il relatore onorevole Angelini ha dato un particolare risalto, tra gli altri problemi, a quello del coordinamento. Nelle mie dichiarazioni al Senato questo problema, che quotidianamente affiora e che è stato anche da questa Assemblea considerato come una direttiva della politica dei trasporti, fu impostato secondo un criterio sperimentale, che, per non ripetermi, amo solo sintetizzare.

La sovrapposizione e la coesistenza dei diversi mezzi di trasporto demanda alla saggezza politica il compito di utilizzare al massimo ciascun mezzo, nei limiti propri al suo settore, tenuto conto anche della finalità sociale cui i trasporti debbono obbedire. Ed in quella sede additavo gli strumenti concreti per realizzare questo postulato, riferendomi all'attuazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sull'ammodernamento, alla quale mi riservo di dare in seguito un più diffuso rilievo. Altro strumento indicavo nel programma di costruzione delle autostazioni. Segnalavo inoltre la decisiva portata che in proposito può esplicare il rilascio delle concessioni definitive dei servizi automobilistici di linea, alla cui predisposizione sta diligentemente attendendo la competente direzione generale. Ricordavo, inoltre, e sempre nei limiti consentiti dal vigente ordinamento giuridico, la funzione, non certa di per se sola risolutiva del problema, degli accordi tra gli esponenti dei diversi settori dei trasporti, come base per un'autonoma ed efficiente sistemazione e delimitazione dei diversi strumenti operanti nello stesso settore. E riferii, come saggio di questo orientamento, sull'accordo tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le associazioni degli autotrasportatori di linea, la cui importanza non è sfuggita al vostro relatore.

Il traffico, onorevole Graziadei, fortunatamente c'è per tutti; sussiste dunque un problema di limiti e di convenienza economica e quindi di razionale ripartizione.

Come appare chiaro, questa linea allora tracciata, che qui riconfermo, avvia la soluzione del problema sulla base di una impostazione, che definirei «funzionale», in quanto essa, nel suo prevalente contenuto, tiene conto, nell'ambito di una certa zona o nel complesso delle singole zone considerate, dei

mezzi diversi che attendono al trasporto nel loro dinamismo. Senza costruire riforme ardite e difficilmente realizzabili, essa affida all'alta valutazione, non disgiunta, ove possibile, dalle determinazioni degli interessati, una più congrua e compiuta razionalizzazione degli strumenti. Valutazione che deve tendere non a proteggere, senza discriminazioni e senza legittimità, ma soprattutto ad orientare consentendo incrementi o limitazioni che tengano conto della vitalità delle forze produttive e della loro effettiva funzione, cercando di evitare doppioni non giustificati, né utili, che si risolvono in dispersione di energie e di ricchezza, che lo Stato, supremo regolatore delle pubbliche attività, non deve permettere e tanto meno incoraggiare.

Non è peraltro da trascurare l'impostazione del problema, anche sotto l'aspetto, che mi sia consentito di definire strutturale, cioè con riferimento alla istituzione od al più idoneo raggruppamento ed alla migliore organizzazione dei diversi servizi amministrativi che all'attività dei trasporti sovrintendono.

Accennai al Senato la possibilità di riprendere in esame la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, pur dopo il ritiro dello schema di provvedimento originariamente predisposto. Mi riservo, comunque, di rimeditare il problema della struttura e delle attribuzioni di questo organo, pur sottolineando la direttiva di massima di assicurare la congrua rappresentanza di tutte le categorie interessate, senza trascurare naturalmente gli utenti ed i lavoratori.

Il vostro relatore ha dilatato questa impostazione strutturale del problema e lo ha fatto, mi sia consentito di affermarlo, con la maggiore libertà che gli deriva dal fatto di non essere vincolato, come necessariamente deve accadere a chi vi parla, dal limite derivante dalla competenza propria dell'Amministrazione cui attende.

A proposito del Consiglio superiore dei trasporti concordo nel ritenere che esso debba assumere la spiccata fisionomia di un organo consultivo, il quale, come tale, deve muoversi sulla spinta dell'azione propulsiva dell'Amministrazione. Peraltro non sarei del tutto alieno dal considerare la possibilità di conferire a tale organo, per ben determinate materie specificatamente individuate, anche un potere di iniziativa; onde sia ad esso consentito formulare proposte per l'attuazione di programmi su materie per le quali abbia raccolto o ponderato gli elementi per un'utile determinazione dell'Amministrazione attiva.

Proseguendo nella valutazione del problema del coordinamento sotto il cennato aspetto strutturale, concordo con l'affermazione secondo la quale l'unificazione organica di servizi (ed in particolare, dei servizi relativi al trasporto su strada — da quelli concernenti la costruzione a quelli attinenti all'esercizio — ai quali specificatamente ed autorevolmente si è riferito l'ordine del giorno approvato ad unanimità dalla VIII Commissione), costituisce un elemento decisivo per il suo completo sviluppo. Ma tale soluzione del problema, ed anzi, vorrei meglio dire, la stessa impostazione di esso sfugge alla competenza dell'Amministrazione singola, per rientrare nell'ambito di una valutazione direttiva politica generale, che supera il mio, come ogni altro dicastero.

Ciò naturalmente non vuol dire che le ragioni e le preoccupazioni che sono a base di questa determinazione, in linea di massima, e dell'ordine del giorno, in linea specifica, non trovino sensibile il Ministero dei trasporti, il quale, per quanto lo riguarda, può solo esprimere il voto che le amministrazioni dello Stato competenti agiscano in perfetta armonia e con lo spirito di quella comprensione, che del resto non è mai mancato, cui è condizionato in radice l'armonico e coordinato sviluppo delle attribuzioni di ciascuno.

Rientrando nell'ambito proprio del Ministero, desidero assicurare l'onorevole Angelini e l'onorevole Greco che non è sfuggito il problema di un maggiore, più efficiente e soprattutto più continuo collegamento e coordinamento interno, nell'ambito della stessa amministrazione, delle attività che fanno capo alle due sue distinte branche.

E certo sarebbe sommamente utile la costituzione di un organo che curi l'armonico operare di tali branche, rispettando la sfera delle singole competenze.

Carca il riferimento fatto dall'onorevole Greco alla istituzione di un segretariato generale, il quale assicuri, sulla base di questo coordinato agire dei diversi elementi, la continuità della politica dei trasporti al di là della transuente e contingente realtà del momento, debbo osservare che l'istituzione di un tale ufficio è condizionata ad un preciso orientamento di politica legislativa, in materia di riforma generale della pubblica amministrazione.

Ritengo, comunque, che l'esigenza del coordinamento strutturale interno è avvertita dall'Amministrazione, come mezzo per realizzare quella costante unità di direttive, la sola che consenta di procedere, non soltanto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

a risolvere secondo un piano sistematico e razionale i diversi problemi contingenti, ma a sviluppare ed attuare nel tempo una politica dei trasporti, diretta ad assicurare, nella più completa strutturazione dei servizi il migliore soddisfacimento delle pubbliche esigenze. E ad essa avevo già accennato parlando davanti al Senato.

Queste, secondo il mio avviso, le linee che, allo stato, possono essere segnate al coordinamento strutturale ed organico, visto nell'ambito dell'amministrazione, coordinamento tanto più necessario in quanto l'unità di indirizzo costituisce un elemento essenziale anche per l'affermazione degli interessi del nostro paese sul piano internazionale.

Infatti la collaborazione e la cooperazione dei diversi Stati d'Europa Occidentale nel settore dei trasporti si è di recente avviata verso una forma concreta, con la creazione di un organismo stabile, la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, costituitasi di recente a Bruxelles.

Non sottolineo l'importanza politica che in linea generale è destinata ad esplicare questo organo, la cui creazione rappresenta una concreta realizzazione del principio dell'unità europea, al quale noi guardiamo con costante speranza e con rinnovata fiducia.

In occasione della costituzione di questo organismo ho avuto agio di affermare che l'adesione del Governo italiano, attraverso il suo ministro dei trasporti, era necessariamente condizionata alla posizione costituzionale di questo organo ed alle attribuzioni ad esso spettanti nell'ambito dell'ordinamento interno.

Onde si profila, appunto, la necessità, cui innanzi accennavo, di un unitario indirizzo in tutta la materia che comunque concerne i trasporti, affinché sia resa possibile quella convergenza di idee e la conseguente unitaria direttiva, dalle quali la tutela dei nostri interessi possa risultare più armonica ed adeguata.

Il coordinamento, funzionale o strutturale che sia, dal punto di vista interno, si pone quindi come presupposto di essenziale rilievo, non soltanto in se stesso, ma anche come strumento per l'efficacia della nostra partecipazione al nuovo organismo internazionale, costituito dalla Conferenza.

Data l'importanza di questo Organismo, reputo doveroso darne conoscenza alla Camera, alla quale consentirete che dia anche notizia più diffusa sulle sue finalità e sulla sua organizzazione.

La Conferenza costituente del nuovo organismo, convocata dal governo belga, ha avuto luogo in questo mese a Bruxelles.

Ad essa hanno partecipato 16 Stati (Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Grecia, Lussemburgo, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svizzera, Svezia, T. L. T., Turchia). Erano, inoltre, rappresentati, in qualità di osservatori, gli Stati Uniti ed il Canada.

La Conferenza ha esaminato uno schema di statuto e di regolamento, che un apposito comitato di esperti giuridici aveva già pre-disposto nei giorni precedenti.

Le attribuzioni del nuovo organismo sono le seguenti: a) prendere tutte le misure destinate a realizzare la migliore utilizzazione e lo sviluppo più razionale dei trasporti europei d'importanza internazionale; b) coordinare e promuovere i lavori delle organizzazioni internazionali esistenti; c) semplificare ed eliminare le attività di queste, quando risultino non necessarie e costituiscano duplicato con quelle di altro organismo.

La strutturazione della Conferenza si compendia in un Consiglio di ministri ed in un comitato di supplenti, incaricato quest'ultimo di preparare le sedute del Consiglio, curare l'esecuzione delle sue deliberazioni ed assolvere gli incarichi espressamente delegatigli.

Pur muovendo da originarie posizioni di contrasto, si è raggiunta l'unanimità sull'opportunità di stabilire rapporti fra la Conferenza ed O. E. C. E., che le fornirà il Segretariato generale, allo scopo di inserire più facilmente i problemi dei trasporti nel quadro di quelli economici generali, tutte le volte che questi motivi di connessione sussistano.

Come ho accennato, in un mio intervento ebbi cura di sottolineare il punto di vista italiano per quanto concerne la posizione del ministro dei trasporti nella Conferenza e gli obblighi che in seno a questa egli può assumere. Feci presente che, naturalmente, tali obblighi e tali impegni non possono essere assunti che nell'ambito di quanto prevedono la Costituzione e l'ordinamento giuridico italiano; e che la stessa approvazione dello statuto e del regolamento, pur se avvenuta in base ad una delega di pieni poteri, doveva essere sottoposta a ratifica.

Mi sia lecito qui esprimere l'augurio e la certezza che il funzionamento della Conferenza corrisponda pienamente allo spirito con il quale essa è stata costituita, e che il nuovo organismo possa rappresentare una valida premessa per l'avvio a soluzione dei problemi europei nel campo dei trasporti, come negli altri.

Le considerazioni svolte circa il coordinamento sul piano interno ed internazionale aprono la via per l'esame specifico di ciascuna delle categorie tipiche di trasporto, cui il coordinamento si riferisce. E comincerò dalla navigazione interna.

Dissi al Senato che questo importante fenomeno della vita economica nazionale, trascurato — forse per la circostanza che esso non si inserisce prevalentemente nel settore che può definirsi dei trasporti pregiati — pone un duplice ordine di problemi, a seconda che lo si riguardi come trasporto di persone ovvero come trasporto di merci. Su questo punto pur sottoscrivendo le osservazioni svolte dall'onorevole Angelini circa l'importanza del fenomeno e la necessità di un decisivo, organico e sistematico intervento dello Stato, penso che dalla cennata bipartizione convenga muovere.

Accennai, in sede di discussione del bilancio al Senato, che in relazione alla prima categoria di trasporti (trasporti di persone) la gestione governativa dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, ha dato risultati ragguardevoli e confortanti. Questa circostanza è tanto più rimarchevole, in quanto alla gestione si è atteso per effetto di particolari circostanze, che l'hanno resa necessaria, senza che si potesse ovviamente predisporre un piano preventivo, compiuto ed organico. Ma l'esperienza è stata fruttifera e si è potuto constatare che quello che nel sistema attuale è da considerarsi eccezionale, possa fruttuosamente diventare normale, con l'attuazione in gestione diretta dei pubblici servizi. La realizzazione di questo programma, che peraltro deve essere attentamente vagliato ed elaborato, comporterà l'esigenza di studiare il miglioramento dei servizi ed il più adeguato raggiungimento delle rilevanti finalità sociali degli stessi. Su questa direttiva, si profila meno impervia la via dell'intervento statale in materia di costruzioni dei mezzi destinati al trasporto.

Non sto qui a ripetere quanto, in sede parlamentare ed extra parlamentare, si è detto circa la necessità dall'estensione, con apposito provvedimento legislativo, dei benefici che recentemente ed in modo durevole sono stati devoluti al rinnovamento ed al ripristino della flotta marittima mercantile. La necessità di un intervento dello Stato, attraverso un ben congegnato sistema di finanziamenti rappresenta ormai una necessità per la navigazione interna. Il sacrificio che potrà derivarne all'erario trova l'inne-

gabibile contropartita nell'appartenenza allo Stato dei mezzi di trasporto, sicché il beneficio, più che porsi come contributo al meritato sviluppo di iniziative private, finirà per rientrare nell'orbita dello Stato stesso, come accrescimento del suo patrimonio e come miglioramento dei servizi che coi beni stessi è possibile acquisire.

Per l'altra categoria di trasporti, che hanno per oggetto le merci, l'iniziativa privata va invece incoraggiata ed accresciuta attraverso particolari agevolazioni per l'intensificazione della motorizzazione degli scafi, in modo che sia reso più economico l'esercizio ed incrementata la richiesta dei veicoli.

Affinché sia resa più agevole, sicura e rapida l'attuazione di questi trasporti, appare essenziale, ed in ciò concordo pienamente con l'onorevole Angelini, la necessità del ripristino delle opere e degli impianti danneggiati dalla guerra e l'accentuazione dell'attività di manutenzione delle vie d'acqua. Ma su entrambi questi punti io debbo proporre l'eccezione, che in gergo forense si suole definire di difetto di competenza; poiché rientra nell'ambito delle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici il provvedere in materia.

Da parte della mia Amministrazione non mancherà, quindi, tutta la collaborazione necessaria, sia nella fase preliminare della rilevazione delle necessità impellenti, sia in quella della predisposizione di un programma concreto e preciso di opere, graduato in relazione all'importanza del traffico ed alla entità del bisogno delle vie d'acqua.

Su un punto per altro, intendo ribadire formalmente il punto di vista dell'Amministrazione, ed è quello che attiene all'indissolubile connessione della navigazione interna col Ministero dei trasporti. Più di una volta è affiorata l'idea di una possibile unificazione delle Amministrazioni che sovrintendono alla navigazione marittima ed a quella interna.

Reputo doveroso in proposito sgombrare il terreno da un equivoco, prima che esso diventi un luogo comune.

Si dice che questa unificazione tragga origine e giustificazione dalla circostanza che un unico codice, quello della navigazione, regola congiuntamente l'una e l'altra forma di navigazione, in aggiunta con quella aerea. Ma non è chi non veda come questo elemento abbia un carattere formale e non incida sulla individuazione degli organi e delle attività amministrative, poiché è lo stesso codice che tiene distinte le diverse autorità che curano le distinte categorie di trasporto. D'altro canto,

la diversità di organizzazione trae la sua origine dalla diversa configurazione tradizionale che caratterizza i due settori: quello marittimo, contraddistinto da una serie di imponenti provvedimenti, che ha legato quella forma di traffico all'ambiente nel quale essa è destinata ad operare. Talché l'esercizio della navigazione marittima finisce per compenetrarsi con il regime dei beni che la rendono possibile e che rientrano nella competenza della medesima autorità. Basti pensare a tutta la normativa della materia del demanio marittimo, il quale pure inerisce alle attribuzioni amministrative degli organi dell'Amministrazione della marina mercantile.

Per la navigazione interna, invece, non soltanto non può parlarsi di un complesso demaniale autonomo (i beni pubblici destinati a ciò rientrano infatti nel demanio idrico e sono devoluti alla competenza del Ministero dei lavori pubblici), e le attribuzioni del Ministero dei trasporti si riflettono sulla disciplina dell'esercizio della navigazione, sia per quel che concerne le navi, sia per quel che concerne la polizia dei servizi. Dal che si trae con chiarezza evidente la giustificazione della competenza del mio Ministero. Essa non è già di carattere ambientale, bensì si connette all'esigenza di regolare, dal punto di vista tecnico ed amministrativo, soprattutto per quel che concerne l'attuazione dei servizi, il traffico, alla stregua dei criteri propri alla forma più vicina e simile che è quella del traffico terrestre. La navigazione sulle acque interne si inquadra, infatti, nel sistema dei trasporti ferroviari e stradali, poiché si svolge entro settori circoscritti dalle stesse zone geografiche di terra ferma ed esclude tutte quelle esigenze di organizzazione del servizio e dell'esercizio, proprie della navigazione marittima, derivanti dalle caratteristiche del trasporto marittimo, siccome svolgentesi in modo del tutto autonomo ed isolato dalla terra.

Appare di conseguenza chiara la ragione dell'autonomia amministrativa della navigazione interna, poiché essa obbedisce a diverse caratteristiche ed esigenze tecniche ed in quanto, soprattutto — e ciò è stato posto nella dovuta luce dal vostro relatore — la navigazione interna ha bisogno di una propulsione e di uno sviluppo, tanto più facilmente perseguibile, quanto più non sia in condizione di inevitabile, anche se non voluta, subordinazione rispetto alla navigazione marittima. Naturalmente a questa, che vorrei definire non tanto rivendicazione di competenza, quanto difesa del complesso

unitario dei mezzi di trasporto che operano nello stesso complesso geografico nazionale, si accompagna il fermo proposito della mia Amministrazione di predisporre i mezzi affinché l'auspicato sviluppo si realizzi. È necessario al riguardo che sia, con ogni vigilante premura, realizzata l'organizzazione e la sistemazione del personale degli uffici soprattutto periferici, cui ora si provvede seguendo criteri necessariamente empirici e colmando i vuoti con l'impiego di disponibilità contingenti. Ravvivata invece nella struttura l'organizzazione; rinnovati e rammodernati i mezzi attraverso i quali la navigazione si svolge; accentuato e rafforzato il sistema di gestione statale, è augurabile che la navigazione interna sia posta in condizione di sempre più corrispondere alla sua non trascurabile funzione e contribuire, con sempre migliore adeguatezza, allo sviluppo dell'economia del paese.

Dall'esposizione dei dati contenuti nella relazione dell'onorevole Angelini avete visto quale superba entità abbiano raggiunto i trasporti su strada. Può affermarsi che in questa materia l'azione amministrativa abbia dato la più alta prova della sua capacità di adattamento alla sempre cangiante realtà nei suoi multiformi aspetti. Esposi già al Senato tutto il programma realizzato e quello che l'Amministrazione si propone di realizzare, sia per quanto attiene alla polizia della circolazione, sia per quanto più in generale concerne l'esercizio dei suoi alti poteri di propulsione e di vigilanza. In questo programma non saranno trascurati, nei limiti imposti dalle attribuzioni del mio Ministero, i voti formulati anche di recente dal convegno di Stresa, che, come negli anni precedenti, ha anche quest'anno affrontato con grande serietà e concretezza i problemi della circolazione.

Mi dichiaro lieto di constatare ora il sostanziale accordo che caratterizza quella mia esposizione e questa recentemente elaborata dal vostro relatore. L'onorevole Angelini ha richiamato in particolar modo l'attenzione dell'Amministrazione sulla necessità di rinvigorire cotesti poteri. Concordo con questa impostazione, che costituisce una delle direttive che sottolineai nella mia relazione al Senato e che quotidianamente perseguo in collaborazione con i funzionari del Ministero.

In proposito, per quanto specificatamente si attiene a talune particolari esplicazioni di questa linea di azione, richiamate dall'onorevole Angelini, mi è gradito precisare che all'apposita Commissione incaricata della ri-

forma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, ho segnalato l'opportunità di sancire e di rinvigorire il principio, secondo il quale il servizio in concessione debba considerarsi come diretto fondamentalmente a realizzare un'esigenza del pubblico interesse, ponendosi quindi come strumento per il perseguimento di questa finalità. Dal che dovrebbe derivare la conseguenza connaturale di considerare eccezionale la riserva di traffico locale; di prevedere, anzi, un sistema di atti concessionali quanto più possibile convergenti al migliore conseguimento della cennata finalità essenziale; di attribuire e, più che attribuire, riconoscere all'Amministrazione poteri non soltanto nel momento costitutivo del rapporto concessionale, ma idonei ad esplicarsi nello svolgimento dello stesso ed aventi l'attitudine a produrne la risoluzione nei casi in cui l'esercizio non sia in condizione di realizzare le finalità del pubblico interesse. Talché si viene a profilare, per quanto si attiene al riordinamento dei trasporti in concessione, che mi auguro possa sollecitamente superare la fase dello studio, un sistema nel quale appaia salvaguardata e valorizzata l'iniziativa privata, ma sempre come strumento dell'interesse generale e nei limiti da questo imposti. Per il che verrebbe ad assumere rilievo minore e direi quasi riflesso il problema dei limiti cronologici e del rinnovo della concessione, dal momento che, ove sia possibile sempre ed in ogni caso attingere la pubblica finalità, nessun ostacolo dovrebbe frapporsi al rinnovamento alla scadenza della concessione stessa in testa al suo titolare o al subingresso dei suoi eredi, durante la concessione o dopo la scadenza di essa.

È stato ben detto che una delle manifestazioni più salienti dell'iniziativa dell'Amministrazione in materia dei pubblici servizi di trasporto sia costituita dai poteri derivanti dalla legge dell'ammodernamento. Riferendo al Senato, segnalai le finalità della legge e le difficoltà pratiche inerenti alla sua applicazione, le quali peraltro devono comunque essere superate, per rendere possibile, nel modo più celere, la realizzazione del programma che consentirà di avviare su basi nuove e meglio soddisfacenti il pubblico interesse la materia delle ferrovie concesse e delle altre linee di trasporto in regime di concessione.

In proposito desidero dichiarare che concordo pienamente con l'onorevole Alpino, il quale nella sua profonda disamina ha auspicato la necessità di un'impostazione di rigore nell'istruzione delle pratiche soprat-

tutto in riferimento alla valutazione economica delle linee. L'Amministrazione si è già avviata su questa linea e non defletterà da essa.

MANCINI. E la valutazione sociale?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È preminente ed è presupposta, onorevole Mancini.

Il vostro relatore si è soffermato a sottolineare taluni dubbi interpretativi cui dà luogo la formulazione dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e che costituiscono un ostacolo per l'applicazione della legge. Mi piace dichiarare che condivido l'interpretazione che egli vi ha esposto della norma contenuta nella lettera c) dell'articolo 1. Infatti, nel caso in cui si provveda alla sostituzione dei servizi su rotaia, alle stesse condizioni tariffarie, con servizi stradali paralleli, ai sensi della norma ora ricordata, si è fuori dell'ipotesi della soppressione di una linea, la sola che, in base all'ultimo comma dell'articolo 1 citato, debba essere disposta con legge. L'autorità amministrativa può quindi agire con suo provvedimento. Se sotto l'aspetto puramente materiale e meccanico, la sostituzione del servizio su rotaie cancella il preesistente strumento di esercizio, l'attuazione della nuova linea con caratteristiche identiche, con la finalità di sopperire agli stessi bisogni e con il rispetto delle stesse condizioni del corrispettivo, non consente di parlare, dal punto di vista giuridico, di soppressione: il servizio continua, infatti, a svolgersi con un mezzo diverso, ma obbedendo alle stesse esigenze ed agli stessi criteri previsti per il servizio ferroviario o tramviario preesistente.

Superando la lettera, è lo spirito della legge che legittima ed impone questa conclusione. Sarebbe infatti contrastante con i fini della legge se, per realizzare una delle manifestazioni più notevoli di essa, si dovesse far ricorso ad un apposito provvedimento legislativo. Sulla scorta di questa convinzione, che traspare, del resto, da tutto l'intendimento del provvedimento legislativo, desidero rassicurare l'onorevole relatore che cotesto dubbio d'interpretazione non intralcerà i lavori della Commissione, alla quale sono devoluti i delicati compiti previsti dalla legge n. 1221.

Mi riservo di valutare con ogni attenzione la richiesta dell'onorevole Angelini di costituire un ufficio speciale per l'applicazione della legge, eventualmente articolato in periferia. Ma a parte ciò e a parte le difficoltà originarie, determinate da una certa qual diffidenza nei confronti della legge, manifestate proprio nei

settori interessati e della quale richiamai diffusamente le ragioni giustificative nelle mie dichiarazioni al Senato, penso che il problema dell'attuazione di questo notevole ed originale sistema di rinnovamento sarà certamente fecondo, se perseguito attraverso la congiunta buona volontà dell'Amministrazione e degli interessati.

Come tutti i fenomeni economici e sociali, anzi più sociali che economici, il fenomeno del trasporto non può infatti circoscriversi e limitarsi a valutazioni ed a considerazioni di mero tornaconto aziendale ed individuale; poiché laddove l'inerzia sembra potersi giustificare su difficoltà di meccanismi, siano essi tecnici, legislativi od amministrativi, non bisogna dimenticare che la realtà economica è destinata a reagire e ad operare con le sue leggi non comprimibili. L'Amministrazione predisponendo la legge dell'ammodernamento, ha dato la possibilità ad imprese di alta tradizione e che hanno ben meritato per un passato lungo, di sopravvivere adeguandosi alle mutate esigenze.

Pertanto in questa sede rinnovo non soltanto l'augurio ma anche l'impegno dell'Amministrazione che la legge n. 1221 del 1952 avrà la più rapida applicazione, in modo da risolvere definitivamente e secondo un piano organico e razionale, il problema difficile di talune delle ferrovie e delle tramvie concesse. La legge è operante e deve andare in esecuzione con grande rapidità.

MANCINI. È da un anno che sentiamo sempre le stesse cose!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È stato necessario avviare i progetti, saggiarne la portata ed adeguarli alle concrete esigenze volute dalla legge.

MANCINI. La Commissione non si è mai riunita!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Perché i progetti non erano stati presentati. La Commissione si riunirà nei prossimi giorni e avrà modo — posso assicurare — di esaminare tutto il complesso dei progetti che riguardano la Sardegna, i quali sono pressoché definiti; si potrà così dare il via ad un notevole complesso di lavori, perché il gruppo delle ferrovie concesse sarde assorbirà circa un terzo degli stanziamenti stabiliti con la legge del 1952.

POLANO. Speriamo che sia così.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. La Commissione si riunirà da qui a 10 giorni. Lo studio del problema sarà abbreviato quanto più possibile. Posso assicurare la Camera che è stato già predisposto tutto il lavoro preparatorio, da parte dell'Ispettorato

compartimentale della Sardegna, per dare inizio ai lavori; aggiungo che il direttore del ereditato Ispettorato compartimentale rimane in quella sede proprio perché, avendo preparato tutta la progettazione, è opportuno che ne avvii l'inizio e ne segua l'esecuzione. Dovrei in proposito fare, però, un'osservazione molto di sfuggita a quello che stamane l'onorevole Angelini ha affermato in ordine ai sussidi integrativi, per precisare che i sussidi integrativi sono stati concessi durante questi anni a causa del fenomeno della svalutazione che aveva reso assolutamente prive di possibilità di vita le varie aziende, ma soltanto per le spese merenti all'esercizio e mai alla gestione patrimoniale. Posso assicurare l'onorevole Angelini e la Camera che i sussidi integrativi sono stati dati con molto rigore e sempre in misura molto inferiore ai disavanzi di puro esercizio denunziati, spesso d'importo superiore alle contribuzioni di sovvenzioni rivalutati in base al parametro di svalutazione.

La materia delle ferrovie concesse costituisce, e non soltanto per un richiamo di carattere storico, il ponte di passaggio per trattare la materia delle ferrovie dello Stato. L'analitica e documentata esposizione delle cifre contenute nella relazione del collega Angelini mi esimono dall'intrattenervi su dati ed elementi, che formarono oggetto della mia considerazione nella discussione innanzi al Senato. Mi piace, qui in modo sintetico, riproporvi le conclusioni alle quali in quella sede arrivai e che, con gran conforto, ho visto nella maggioranza condivise dal vostro relatore.

Il problema del *deficit* del bilancio ferroviario che è preventivato per circa 47 miliardi, trae in gran parte, anzi nella parte prevalente, giustificazione da un canto dalla necessità che l'azienda persegua finalità e servizi di carattere extra economico; dall'altra, dal mancato completo adeguamento delle tariffe. Un punto che intendo subito sottolineare per la precisa ed obiettiva valutazione di tutti gli elementi, attiene al rilievo che il perseguimento di queste finalità extra economiche può essere parzialmente giustificato dalla circostanza che le ferrovie gestiscono un patrimonio di pertinenza dello Stato e che sul loro bilancio non gravano quelle quote di ammortamento e di interessi, cui ha fatto cenno l'onorevole Alpino. È chiaro quindi che il perseguimento di finalità che lo Stato considera proprie trae la sua giustificazione dall'appartenza pubblica di questi beni. Ma è del pari chiaro che quando questi beni costituiscono il substrato materiale e patrimoniale di un a

azienda, l'iniziale derivazione non può consentire la deroga, in modo completo e costante, al principio delle leggi economiche che debbono caratterizzare anche la gestione di un pubblico servizio. Ripropongo quindi in questa sede il problema negli stessi termini nei quali lo sottolineai al Senato; se è indispensabile che le ferrovie esplicino il loro servizio, la cui importanza sociale non mette conto sottolineare, in zone rispetto alle quali non potrebbe essere altrimenti disimpegnato per l'assoluta impossibilità di poter fare operare la legge della domanda e della offerta, bisogna però a questa esigenza segnare dei limiti invalicabili, specialmente quando sia possibile l'attuazione del servizio con linee automobilistiche sostitutive, gestite per conto delle ferrovie.

Se inoltre la gestione ferroviaria deve curare servizi a particolari condizioni di favore o addirittura senza corrispettivo per conto di altre Amministrazioni dello Stato, è necessario che dall'impostazione del bilancio risulti chiaramente individuato l'onere che tali prestazioni comportano.

Il vostro relatore a questo proposito ha parlato di necessaria reversibilità degli oneri sui bilanci delle amministrazioni che chiedono tali servizi: ciò al fine di render chiari i bilanci e di consentire al Parlamento ed ai contribuenti l'esatta cognizione del costo dei singoli servizi e delle singole attività; di determinare da parte delle Amministrazioni, sulle quali finirebbe per incidere il costo dei servizi, una contrazione della richiesta dei servizi stessi. Non posso che associarmi a questo voto, in conformità di quanto auspica innanzi al Senato. Mi sia consentito di aggiungere — superando il facile e diffuso luogo comune, secondo il quale tutto finirebbe per risolversi in una partita chiusa nell'ambito della gestione contabile dello Stato — che questa chiarificazione di voci e di spese è imposta dalla funzione stessa del bilancio. Invero, se questo documento essenziale della vita e della gestione economica dello Stato deve adeguarsi alla realtà effettiva dei fenomeni che descrive, rispecchiando le fonti delle entrate e delle uscite, e riproducendo, altresì, i movimenti interni di ciascuna di esse, non appare dubbio che la reversibilità invocata dall'onorevole Angelini abbia una giustificazione non soltanto politica, ma anche economica e giuridica.

Per quanto si attiene in particolare all'incidenza degli oneri derivanti dall'adempimento di funzioni sociali del servizio ferroviario, mentre concordo con il collega Angelini sulla necessità di individuare l'ammon-

tare degli oneri a questo titolo sopportati (ed a tale proposito ho già dato disposizioni per lo sviluppo ed il completamento di dati già acquisiti dall'Amministrazione), non saprei seguire il suggerimento, ipoteticamente avanzato dal relatore, di una eventuale integrazione del bilancio ferroviario, sotto forma di sovvenzione per l'adempimento di questo servizio ineluttabilmente deficitario. Trattasi infatti pur sempre di gestione « diretta » da parte dello Stato di un pubblico servizio; onde non è invocabile il regime delle sovvenzioni delle linee di navigazione e delle ferrovie concesse all'industria privata. In quest'ultimo caso si è infatti in presenza di una situazione di soggetti estranei all'amministrazione, i quali sono abilitati dallo Stato, attraverso il trasferimento dei necessari poteri, all'attuazione di un pubblico servizio; ma è la legge del tornaconto economico che li determina all'assunzione della gestione. Lo Stato, nello scegliere la modalità di gestione del servizio, servendosi del privato, sconta in partenza la necessità di garantire al gerente un utile. Quando invece lo Stato stesso gestisce il servizio, in quanto ritiene che l'assunzione diretta di esso è connaturale ed essenziale elemento per l'attuazione delle pubbliche finalità, l'esercizio assume gli aspetti ed il carattere dell'adempimento di uno scopo essenziale per la collettività e la legge del tornaconto economico viene ad essere, se non obliterata, certamente sottovalutata rispetto al raggiungimento della finalità politica.

L'esigenza che in proposito è da affermare (e dalla quale consegue un limite, esso pure di natura squisitamente politica) attiene alla scelta delle zone e dei servizi, rispetto ai quali debba continuare ad esplicarsi la gestione ferroviaria. Riaffermo subito, e non mi dilungo per non ripetermi, la necessità di amputare taluni rami secchi e non produttivi, provvedendo alla sostituzione di linee ferroviarie non sufficientemente utilizzate, con appositi servizi automobilistici gestiti per conto delle ferrovie dello Stato, sempre che ciò possa assicurare il soddisfacimento pieno delle esigenze pubbliche di trasporto. Concordo anche in questo con l'onorevole Alpino e dovrebbe quest'ultima circostanza, condizionante, insieme con la prima, l'operazione, rasserenare le apprensioni dell'onorevole Graziadei.

Come ho accennato, altra causa del deficit ferroviario è comunemente ricondotta al mancato adeguato aggiornamento delle tariffe, le quali, per quanto attiene al traffico viaggiatori, sono state rivalutate a 24 volte

circa l'anteguerra; a 34 volte circa per il traffico merci.

Il problema dell'aggiornamento assume due aspetti: uno, che vorrei definire di struttura e di qualificazione interna; l'altro di funzionalità esterna.

Rispetto al primo di cotesti aspetti è da affermare che un ritocco tariffario sarebbe giustificato da una ragione di giustizia distributiva, tenuto soprattutto presente il fatto, pure ammesso dall'onorevole Bensi, che il livello delle tariffe è basso.

Il corrispettivo del trasporto rappresenta infatti la controprestazione del servizio e quando esso non è adeguato alla prestazione, l'utente viene ad arricchirsi della differenza tra quello che paga e quello che dovrebbe pagare in relazione al costo effettivo del servizio. Il beneficio particolare, del quale si giova colui che si avvale del servizio, finisce per essere pagato dalla generalità; onde si crea o si legittima una sperequazione economica (e, starei per dire, morale), poiché l'incidenza di questo vantaggio particolare viene ad essere accollata alla generalità, attraverso l'imposizione fiscale, necessaria per coprire il vuoto determinato dalla inadeguata controprestazione dell'utente. Ed ecco quindi perché sorge e s'impone l'esigenza di correggere questa non corretta distribuzione di oneri, adeguando quanto più possibile il corrispettivo al valore effettivo della prestazione del pubblico servizio. È il permanente quesito che si pone per molti servizi pubblici: deve pagare l'utente o il contribuente? Ritengo che, sia pure nel quadro di certi limiti, che condizionano il principio per ragioni di ordine prevalentemente sociale (che impongono legittimamente alla collettività oneri e sacrifici) la tendenza non può che essere a favore della tesi che l'onere deve ricadere sull'utente e non sul contribuente. Come è stato osservato dall'onorevole Alipino, « quando l'utente può sopportare l'onere, non c'è nessun motivo, di scaricarlo di parte delle spese di viaggio ».

Non è peraltro da trascurare la considerazione dell'altro limite, che ho definito di funzionalità esterna, e che è stato così bene sottolineato dal vostro relatore e sul quale si sono intrattenuti anche gli onorevoli Colasanto, Alpino e Graziadei. L'aumento del prezzo deve essere infatti contenuto in guisa tale che da esso non derivi una perdita di traffico ed una acquisizione dello stesso da parte di mezzi concorrenti.

Da tutto ciò emerge, onorevoli colleghi, e lo hanno rilevato gli stessi onorevoli Colasanto ed Alpino, come sia delicata la valu-

tazione dalla quale possa scaturire un più congruo adeguamento del sistema tariffario e come essa sia condizionata ad una accurata operazione di discriminazione, la quale muova dal rilievo delle singole qualità dei servizi, dei destinatari di essi, dalle finalità che essi si prefiggono, fungibili o infungibili che siano. Da tale discriminazione qualitativa deriva una graduazione quantitativa in relazione alla entità dell'aumento da apportare: l'una e l'altra di queste interferenti e conseguenziali valutazioni devono essere poi condizionate alla considerazione ponderata dei rapporti del costo con quello degli altri mezzi di traffico. Ne risulta chiara la complessità della valutazione, che l'amministrazione non può omettere di compiere in tutti i suoi aspetti, tutte le volte che si dovesse trovare in eventualità del genere, in modo che possa garantire soluzioni, le quali non alterino l'equilibrio esistente nei diversi settori del traffico e consentano il perseguimento della necessaria finalità di adeguamento.

A proposito del bilancio delle ferrovie dello Stato mi preme precisare, colmando una lacuna lamentata dal vostro relatore, che il bilancio dell'esercizio decorso che prevedeva a seguito della nota di variazione un *deficit* di 55 miliardi e 159,4 milioni, si è invece concluso, in base ai risultati consuntivi con un disavanzo di 54.275,2 milioni.

In riferimento poi alle preoccupazioni avanzate dall'onorevole Graziadei sulla impossibilità che il previsto incremento di prodotto possa essere conseguito con il semplice aumento di traffico, posso dare qualche notizia che ritengo assai confortante per tutti; l'incremento di prodotto previsto per il primo trimestre del corrente esercizio in lire 3.893 milioni si è realizzato in lire 3.552 milioni, quindi con una differenza in meno di soli 341 milioni.

Se l'andamento del traffico avrà durante l'anno un uguale decorso, il prodotto alla fine dell'esercizio, e per il solo incremento del traffico, dovrebbe essere di poco più di un miliardo inferiore al preventivo, previsto in 14.318 milioni.

Non condivido le apprensioni e le previsioni pessimistiche del relatore, che paventa un *deficit* di 70-75 miliardi.

Nello scorso esercizio lo sbalzo è stato determinato per 14 miliardi o dai miglioramenti al personale, stabiliti in sede di aumenti generali ai dipendenti dello Stato.

Del personale, che costituisce lo strumento essenziale che fa muovere gli impianti e gli strumenti dell'esercizio ferroviario, ho avuto occasione di parlare lungamente al

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

Senato. Non intendo qui soffermarmi a rilevare come e quanto reputi preziosa l'opera degli agenti, i quali hanno per tradizionale divisa l'attaccamento esemplare alla loro amministrazione. Dissi in quella sede pure della linea che l'amministrazione si prefigge di seguire per definire i problemi che lo travagliano: di solidale comprensione, che ha alla base come presupposto indispensabile la reciproca fiducia ed il senso dell'obbedienza ad una comune finalità in un ambiente « sereno », come ha ricordato l'onorevole Colasanto, richiamando benevolmente il mio discorso al Senato.

Il compimento della riforma dell'azienda è condizione essenziale per la soluzione integrale dei vari problemi; quello che, indipendentemente da ciò, può farsi, nei limiti delle disponibilità, ho avviato con personale sollecitudine e mi riservo di portarlo a conclusione appena tutti gli aspetti e gli elementi saranno acquisiti e definiti.

Mi è gradito a questo riguardo ripetere che la commissione Berruti, della quale in questi giorni ho chiamato a far parte l'onorevole Cappugi ed il senatore Massini, sta alacremente lavorando. Ed ho motivo di sperare che fra non molto l'esame dei problemi che riguardano il personale potrà essere ultimato.

Nel quadro della reciproca fiducia e comprensione desidero affermare che l'Amministrazione conta molto sulla collaborazione delle associazioni sindacali e, lungi dal contrastare l'attività di esse, ne agevola, per quanto le è possibile, il compimento e lo sviluppo, sempre che si mantengano nei limiti istituzionali consentiti dalle finalità che le associazioni debbono perseguire, di tutela morale, economica e sociale dei lavoratori. Seguendo questa linea, l'Amministrazione è convinta di aver operato con tutta comprensione, facilitando le organizzazioni sindacali nella sistemazione in locali di pertinenza ferroviaria, provvedendo al distacco di agenti, incaricati di compiti organizzativi, accordando facilitazioni di viaggio, ecc. Sicché infondate o fondate su impostazioni unilaterali appaiono quelle affermazioni, più di una volta ricorrenti e forse accentuate dalla finalità polemica, secondo le quali l'Amministrazione avrebbe seguito criteri non solo di non comprensione, ma di dubbia giuridicità.

Desidero affermare che nessuna limitazione e nessuna contrazione saranno poste in essere dall'Amministrazione, così come essa ha per altro fatto nel passato, all'esercizio di un'attività che è garantita dalla Costituzione e della cui funzionalità è pienamente

convinta. Ma l'esigenza della tutela non può non essere accompagnata dalla considerazione dei limiti che ineriscono all'esercizio della facoltà e che sono segnati dalla necessità di tutelare gli interessi morali ed economici degli agenti, essendo ad essa estraneo il perseguimento di finalità politiche.

Quanto alle richieste di annullamento delle punizioni o quanto meno della non considerazione di esse ai fini delle promozioni, debbo dire che la prima non può essere oggetto di disamina in questa sede, involgendo un problema di carattere generale e non specifico. La seconda trova ostacolo nelle norme sullo stato giuridico del personale che non consentono modifiche o deroghe con atti amministrativi speciali.

L'onorevole Graziadei ha sollecitato tale provvedimento, partendo dal presupposto che il ministro abbia « una tale facoltà ».

Ora tale facoltà il ministro non ha, non potendo neanche disporre l'ammissione, con riserva, che può solo concernere la mancata documentazione di certi requisiti, essendo l'esclusione conseguenza automatica di determinate sanzioni.

GRAZIADEI. La revoca sì!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Quella della revoca, involgendo un problema di carattere generale, non è questione, come ho detto, che possa essere risolta in sede di discussione del bilancio dei trasporti.

Debbo, comunque, con franchezza affermare che, oltre alla definizione di problemi dello stato giuridico ed economico, il personale sarà tutelato dall'Amministrazione, in tutto quello che è necessario ed utile per accrescere e migliorare il suo tenore di vita.

Mi sia qui consentito in proposito enunciare brevemente il programma di assistenza e di previdenza che l'Amministrazione intende perseguire nel prossimo esercizio.

In esso è prevista una spesa di milioni 2.453 per il complesso delle elargizioni e prestazioni rese dall'Opera di previdenza.

In confronto all'esercizio 1952-53, sono previste, particolarmente, maggiori spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti e di ex agenti (da milioni 223 a milioni 230), per le colonie marine e climatiche (da milioni 150 a milioni 180), per concessioni di sussidi e assegni di diritto e facoltativi (da milioni 212 a milioni 233).

La gestione, inoltre, anche nell'esercizio 1953-54, sosterrà notevoli spese (milioni 125) per il miglioramento dell'attrezzatura e degli impianti di sua proprietà — collegi e colonie — al fine di aumentare e perfezionare detti im-

pianti e rendere migliori i servizi assistenziali demandati all'Opera.

Un problema sul quale l'Amministrazione ha portato e porta la sua vigilante premura è quello degli alloggi del personale ferroviario. Esso è stato reso difficile anche a causa della indisponibilità degli alloggi già costruiti e di pertinenza dell'Amministrazione, occupati da agenti non più in attività di servizio e da loro congiunti.

È necessario avviare un vero e proprio programma di nuove costruzioni ed è inutile che dica quali siano le difficoltà di carattere finanziario che si frappongono all'attuazione di un tale piano.

Val la pena richiamare alla vostra attenzione quello che si è potuto in questi ultimi anni realizzare.

L'Amministrazione è intervenuta nella realizzazione del piano I. N. A.-Casa costruendo direttamente gli alloggi destinati al proprio personale.

L'intero piano settennale prevede l'investimento di 7.242 milioni, dei quali 2.436,5 milioni costituiscono la partecipazione del personale (33 per cento). L'Amministrazione contribuisce con la prestazione gratuita della sua organizzazione tecnica ed amministrativa; tale intervento è valutabile in circa 258 milioni.

Il programma prevede la realizzazione di 203 immobili per 3.862 alloggi di complessivi 18.862 vani, distribuiti in 113 località di maggiore interesse ferroviario. Nell'Italia meridionale ed insulare sono stati programmati 1.563 alloggi, pari al 40 per cento circa dell'intero piano. Il programma è attualmente nel pieno del suo sviluppo; sono infatti già stati ultimati e consegnati 638 alloggi per 3172 vani; sono in corso di ultimazione 938 alloggi per 4.260 vani; saranno aperti prossimamente altri 113 cantieri per 2.286 alloggi di complessivi 11.430 vani.

Si è preferito generalmente il tipo di costruzione semi-intensivo (12-15 alloggi per ogni fabbricato), il quale, malgrado il suo più elevato costo unitario rispetto al tipo intensivo, risulta più gradito e confortevole.

Gli alloggi sono destinati per metà alla locazione e per metà alla cessione in proprietà.

Un ulteriore incremento all'opera di costruzione si spera poter dare con la devoluzione ad essa della somma di 1 miliardo e mezzo da prelevare dal ricavato del nuovo prestito di 40 miliardi. Il provvedimento relativo a tale prestito, già deliberato dal Consiglio dei ministri, sarà presentato in questi giorni all'approvazione del Parlamento.

Il complesso dei mezzi in tal guisa attingibili non sono sufficienti a risolvere integralmente il fabbisogno e ad operare in modo definitivo sul problema. Ma data l'urgenza e la necessità di adeguata soluzione dello stesso, poiché alla sistemazione di alloggio del ferroviere è affidata in parte rilevante l'efficacia della prestazione del servizio, mi propongo di spingere al massimo il programma di costruzione. Ed al riguardo dovrà essere attentamente considerato, in piena armonia di vedute con gli altri organi competenti, la possibilità di utilizzare il ricavato di aree di pertinenza ferroviaria, non più suscettibili di uso pubblico diretto ferroviario, per costruire alloggi in modo intensivo, in località di non eccessivo pregio, e quindi tali da offrire con largo profitto possibilità d'impiego dei mezzi derivanti dall'alienazione delle aree pregiate. Né è da escludere la possibilità di finanziamenti concordati con istituti di credito edilizio, con previsione di recuperare a lunga scadenza e con particolare forme di contribuzione sugli interessi, peraltro, da vagliare opportunamente in relazione alle possibilità di bilancio ed al contributo che può richiedersi al personale ferroviario. Indico queste possibili soluzioni, non già per affermare che il problema, in un modo o nell'altro, sia sulla via di specifiche definizioni, ma per sottolineare che esso forma oggetto della quotidiana attenta considerazione dell'Amministrazione, la quale non è insensibile al grave disagio che la non adeguata possibilità di sistemazione cagiona al personale ferroviario.

Non è infine trascurabile problema quello del riscatto delle case già assegnate. Esso è peraltro di meno rilevante interesse, anche se pur sempre rappresenti un contributo al miglioramento della situazione del personale, dandogli la sicurezza dell'abitazione e la tranquillità domestica anche per il futuro. È a tutti noto la rilevante serie di problemi che l'attuazione di un piano di riscatto comporta, in questo come negli altri settori dell'edilizia popolare ed economica, per le costruzioni effettuate direttamente dall'Amministrazione dello Stato o da appositi pubblici enti. Mentre mi ripropongo di valutare il problema nei suoi aspetti peculiari, desidero assicurare che l'Amministrazione seguirà con la dovuta attenzione e la necessaria prudenza quanto si potrà realizzare su un piano più generale, affinché gli eventuali vantaggi derivanti da un tale programma non siano preclusi al personale ferroviario.

Il richiamo già fatto a talune gestioni speciali rappresenta l'opportunità di offrire

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

alla Camera un quadro completo, che si riferisce anche alle altre gestioni. Di esse esporrò in linee concise i programmi immediati.

Circa le case economiche per i ferrovieri, nell'esercizio 1953-54, pur contando un lieve incremento delle spese in confronto a quelle dell'esercizio 1952-53, particolarmente per effetto dei miglioramenti economici e dei provvedimenti assistenziali e previdenziali a favore dei portieri delle case, è previsto un ulteriore miglioramento nei risultati di gestione. Questa non presenta più, infatti, i disavanzi registrati nei precedenti esercizi, ma consente anzi di prevedere un versamento al fondo di riserva di 53 milioni che servirà a parziale assorbimento dei disavanzi di gestione dei precedenti esercizi.

L'aumento di circa 465 milioni previsto nell'esercizio 1953-54 nelle spese della gestione dei « Fondi pensioni e sussidi », in confronto alla situazione approssimativa del consuntivo 1952-53, dipende esclusivamente dal previsto incremento del numero dei pensionati.

Conseguentemente, il contributo a carico dell'esercizio ferroviario per questo titolo di spesa risulta quasi corrispondente a detto aumento; esso è infatti previsto in 440 milioni.

Quanto alla gestione autonoma dei magazzini, va rilevato che l'aumento di milioni 9.000 nelle spese per acquisti di scorte (da milioni 75.000 a 84.000), è giustificato dal trasferimento di detto importo dalla gestione dei materiali di scorta delle officine a quella dei magazzini, al fine di unificare la gestione contabile di tutte le scorte dell'Amministrazione.

Tenuta presente poi la situazione approssimativa del consuntivo del precedente esercizio 1952-53, dalla quale risulta che non tutti i 75.000 milioni previsti sono stati impegnati, si può ritenere che anche nell'esercizio 1953-54, pur mantenendo integro il fondo di dotazione di magazzino, non sia necessario impegnare l'intero stanziamento di 84.000 milioni.

In merito è poi da tener conto che questo stanziamento è solo indicativo, in quanto gli acquisti effettivi sono contenuti nei limiti delle esigenze di impiego dei materiali, sia in conto esercizio, che per gli autorizzati lavori di « parte straordinaria » o per conto di altre gestioni o di terzi.

Relativamente a questa gestione concordo con l'onorevole Colasanto sulla opportunità di una direttiva di molta prudenza negli investimenti delle scorte. Ed in tal senso l'Amministrazione è orientata.

Per la gestione speciale viveri « La Provvida », l'utile di gestione previsto per l'esercizio 1953-54 è di 305,7 milioni e corrisponde, all'incirca, a quello dell'esercizio 1952-53.

Anche detraendo dall'utile dell'esercizio 1953-54 la parte della spesa di personale, che « La Provvida », in base alle disposizioni in vigore, non rimborsa alle ferrovie dello Stato (valuta sui 250 milioni), si ha, sempre un utile di 55,7 milioni che può considerarsi l'utile effettivo risultante da un bilancio integrale.

Vi è poi da notare che nell'esercizio 1953-54 si prevede un notevole incremento delle vendite, di 350 milioni circa pari al 7,50 per cento.

La concessione di mutui al personale, effettuata con fondi reperiti dall'Amministrazione, è previsto possa essere mantenuta nella stessa entità dell'esercizio 1952-53, nel quale sono stati concessi 1.497 mutui, per un importo di lire 214.650.000, nello stesso periodo le cessioni con istituti di credito privati sono state, invece, 8.838 per un complessivo importo di circa lire 1.870.000.000.

Ineriscono alla « Gestione officine » le spese per le lavorazioni che si svolgono nelle officine, nei cantieri e nelle autorimesse e impianti analoghi dell'Amministrazione ferroviaria, spesa il cui onere grava in definitiva sugli appositi conti di spesa della parte ordinaria e di quella straordinaria del bilancio, ovvero trovano riscontro nei corrispettivi dei terzi per i lavori effettuati per loro conto.

Principalmente questo titolo è interessato dalle officine del servizio materiale e trazione (officine di grande riparazione del materiale rotabile, officine dei depositi e squadre di rialzo) per le quali è prevista per l'esercizio 1953-54 una spesa di 34.600 milioni pari a quella risultante dalla previsione aggiornata dell'esercizio 1952-53 e sulla quale si chiuderà presumibilmente il relativo conto consuntivo.

La suddetta spesa comprende lavori di riparazione del materiale rotabile per milioni 25.500 ed altre lavorazioni (confezione di materiali per le scorte di magazzino, lavori per conto di altre Amministrazioni e terzi in genere, lavori di migliorie e ricostruzioni, ecc.) per milioni 9.100, con un impegno di circa 24.400 unità di cui circa 21.000 agenti ferroviari e 3.400 unità appaltate.

È noto però che nelle officine ferroviarie si effettua soltanto una parte, benché preponderante, delle riparazioni. Un'altra parte, eccedente la potenzialità di esse, è riservata alle officine dell'industria privata.

Per dare un'idea completa dell'entità di lavoro di manutenzione del parco si può

indicare qual'è il lavoro che si prevede sarà esplicito dall'industria privata nell'esercizio 1953-54 in aggiunta a quello delle officine ferroviarie con un impegno di circa 12.000 lavoratori: circa 100 locomotive a vapore; circa 30 automotrici termiche; circa 3.000 carrozze; circa 2.000 bagagliai e postali; circa 28.500 carri.

Dall'esame delle cifre dei tipi di riparazione, effettuati dalle une e dalle altre officine, si rileva che l'opera di quelle ferroviarie è quasi totale nella manutenzione più delicata e complessa dei mezzi di trazione (locomotive, elettromotrici, automotrici). Quelle private invece riparano la quasi totalità dei carri con una produzione che può ritenersi di massa. Le carrozze, i bagagliai e le postali vengono riparate promiscuamente dalle officine ferroviarie e da quelle private; a quelle ferroviarie è riservata però la riparazione di tutte le carrozze internazionali e di una parte notevole di quelle di classe.

Con la materia della gestione officine è connessa quella relativa alle gestioni in appalto. Problema quest'ultimo che è stato anche in questa sede sollevato e sul quale intendo esprimere il punto di vista dell'Amministrazione. Le gestioni in appalto, alle quali non può disconoscersi, per taluni settori, una funzione di insostituibile efficacia, meno si addicono ai servizi uniformi e continui e talvolta direttamente connessi con l'esercizio. Per essi dobbiamo orientarci in misura sempre più vigorosa verso la necessità della gestione diretta. A realizzare tale finalità può contribuire il tempestivo e sollecito espletamento dei concorsi in atto e di quelli che saranno prossimamente banditi.

Circa il problema dell'affidamento di appalti di servizi a cooperative, l'Amministrazione ha proceduto e procede facendo ossequio alle disposizioni che garantiscono in taluni casi la trattativa diretta con le cooperative. Ci si riserva di considerare, nei casi in cui le attrezzature e l'efficienza dell'ente associativo fornisca idonea garanzia, la possibilità di garantire la continuità del lavoro e di accrescerlo, sempre che ciò conferisca alla conservazione di forze sane, vive e produttive.

Non ignora l'Amministrazione le deficienze della rete nell'Italia meridionale ed insulare, nè le trascura. Ho esposto con larghezza al Senato cifre e dati e con cifre e dati ho documentato al riguardo il fermo intendimento del Governo di provvedervi.

Per quanto si attiene ai miglioramenti della rete ferroviaria sul suo potenziamento e ammodernamento in generale, ho accennato

del pari al Senato, e ne avevano parlato i miei predecessori. Vi è un piano che è stato reso noto, specie per il Mezzogiorno, elettrificazione di linee; costruzione di nuove automotrici.

Può considerarsi così concluso il quadro schematico dei problemi afferenti al personale ed alla organizzazione di taluni servizi, oggetto di speciale gestione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, ai quali accennai fugacemente nella discussione innanzi al Senato perché su taluno di essi, più attuale e palpitante, desideravo, dopo una più precisa individuazione degli elementi, offrire qualche maggior dato all'attenzione della Camera.

Ma non posso avviare alla fine il mio dire senza rinnovare in questa aula il mesto e grato saluto a tutti coloro i quali nell'adempimento del loro dovere, attinsero il sacrificio, immolando la loro vita. Non è ancora spenta l'eco di recenti luttuosi avvenimenti, i quali hanno profondamente rattristato tutta intera la nazione ed hanno ferito più dirattamente l'Amministrazione ferroviaria, che è strumento vivo, vitale ed operante del paese. Considero qui con noi gli agenti periti e qui uniti con noi in fraterna e costante solidarietà i congiunti dei caduti.

A questo atto di omaggio non posso non aggiungere qualche considerazione che appaghi l'attesa della pubblica opinione circa le cause di questi sinistri, che sembrano aumentare nel numero e nella gravità. Vi chiedo scusa, se, per offrirvi un quadro completo del problema, dovrò far riferimento a cifre ed a dati.

La materia degli incidenti, che talora assumono consistenza di vera e propria catastrofe ferroviaria, rappresenta purtroppo una nota costante che accompagna l'esercizio di tutti i paesi.

Da una statistica di tali incidenti avvenuti nell'anno 1951 sulle più importanti reti ferroviarie, statistica compilata dall'Unione internazionale delle ferrovie (e che è la più recente pubblicata) è interessante rilevare alcuni dati che dimostrano come l'Italia sia il paese in cui si riscontra una percentuale di incidenti d'esercizio inferiore a quella delle altre reti estere, in rapporto all'estensione delle sue linee ferroviarie, ai miliardi di viaggiatori-chilometro ed ai milioni di treni-chilometro.

Infatti le collisioni vere e proprie fra due elementi di materiale rotabile, sia in piena linea che nelle stazioni, sono state in Italia, nell'anno 1951, soltanto sette; i deragliamenti,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

in essi compresi quelli di scarsa importanza, 136; gli investimenti ai passaggi a livello 112.

In confronto abbiamo sulle seguenti più importanti reti europee le rispettive cifre:

Austria	43	—	153	—	134
Cecoslovacchia	135	—	339	—	215
Franca	87	—	391	—	334
Germania	309	—	496	—	408
Inghilterra	336	—	248	—	186
Spagna	343	—	3 762	—	139
Svezia	42	—	104	—	181

Se è vero che Francia, Inghilterra e Germania hanno un'estensione di linee molto superiore ai 16 mila chilometri della rete italiana, le altre Amministrazioni estere citate sono in media molto inferiori ad essa e comunque, proporzionalmente, il rapporto è a nostro favore.

Nel 1952 si sono avuti due incidenti di particolare gravità: l'uno a Reggio Emilia il 1° ottobre per falsa posizione dello scambio arbitrariamente manomesso (5 morti, 31 feriti) e l'altro a Verona per intempestivo sbullonamento di una rotaia (3 morti e 1 ferito).

Nel 1953 si sono avuti 3 incidenti di particolare gravità: a Benevento, il 15 febbraio; a Verona, il 25 maggio ed infine a Filattiera, il 4 scorso.

Incidenti gravi si sono verificati e si verificano continuamente anche sulle grandi reti estere, come ad esempio quello di Euston (stazione fra le meglio attrezzate di Inghilterra) dove lo scorso inverno si sono scontrati 3 treni con centinaia di vittime; quello della metropolitana di Londra dell'8 aprile con 9 morti e 49 feriti e quello sul viadotto dell'Irk presso Manchester il 16 agosto, con 10 morti e 37 feriti.

Altre catastrofi si sono verificate sulle stesse linee degli Stati Uniti che sono fra le meglio attrezzate del mondo, come ad esempio quella del 29 marzo nell'Ohio con collisione di 3 treni (22 morti e 61 feriti) ed in Francia il 16 ottobre a Vhienne con 10 morti e 40 feriti.

Va subito osservato che gli incidenti vanno riferiti a cifre imponenti di viaggiatori e treni chilometro, per cui è lecito affermare che il trasporto ferroviario è ancora di gran lunga il più sicuro fra i mezzi aerei e di terra ferma ed è nella stessa posizione di sicurezza dei trasporti marittimi.

Ci troviamo dunque di fronte ad incidenti che si verificano indifferentemente nelle reti più progredite ed in quelle in cui l'attrezzatura di sicurezza è rimasta la stessa di molti decenni or sono.

Al riguardo occorre tener presente che, nell'ordigno esercizio ferroviario, la sicurezza della circolazione dei convogli, tanto sulle linee quanto nelle stazioni, è garantita anzitutto nel modo più assoluto da un complesso di norme e di disposizioni regolamentari che un'esperienza estremamente varia ed ormai lunghissima ha permesso di perfezionare al massimo grado, in modo da non lasciare nulla di imprevisto e di dubbio in chi le deve applicare. Naturalmente, l'attuazione di tali norme da parte del personale, deve essere attenta, scrupolosa, integrale.

E poiché ciò può portare di per sé ad una minore utilizzazione delle linee e degli impianti per il tempo che le operazioni così condotte richiedono, sono stati affiancati all'uomo sistemi e dispositivi meccanici, elettromeccanici ed elettrici i quali compiono rapidamente alcune delle operazioni che all'uomo sarebbero affidate; garantiscono che la loro successione nel tempo sia quella voluta; si sostituiscono in parte alla prestazione dell'uomo nei controlli che questo dovrebbe effettuare, ed, in definitiva, ne rendono più spedito, più facile e meno faticoso il lavoro. Tuttavia, i dispositivi sopraccennati di sicurezza non avrebbero praticamente nessun valore, se il personale di condotta dei treni non venisse posto in grado di ottemperare nel modo più pronto ed assoluto alle indicazioni fornite dai singoli segnali che esso incontra durante la marcia, se cioè mancasse la possibilità di arrestare tempestivamente il treno prima che, sorpassando un determinato punto, la sicurezza della marcia venga a mancare. A tale scopo, a disposizione del personale di macchina e in parte anche del personale di scorta al treno, stanno i mezzi frenanti.

Sulla rete delle ferrovie dello Stato il freno continuo, cioè esteso mediante condotta pneumatica a tutti i veicoli, ed automatico, che agisce cioè arrestando il convoglio nel caso di un dimezzamento accidentale, è in atto sul 97 per cento dei treni. Il restante 3 per cento, limitato ai treni omnibus-raccoglitori, è coperto da un freno a mano che risulta più idoneo per detti tipi di treno, soggetti a fermate e manovre in tutte le stazioni.

L'Amministrazione ferroviaria adotta quindi tutti i più recenti ed sperimentati sistemi, anche per quanto attiene ai mezzi tecnici messi a disposizione del personale esecutivo, assicurando, fino al limite del possibile, l'esigenza della incolumità degli agenti, degli utenti e delle cose trasportate.

Naturalmente, per la deficienza che inevitabilmente accompagna l'opera umana, non

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

sempre agenti e mezzi sono in condizioni di poter pienamente ed efficacemente ed in ogni momento corrispondere: onde spesso, al di là di ogni sforzo e di ogni previsione, si realizzano quegli eventi, per evitare i quali invano furono impiegati le lunghe vigilie e l'appassionate cure e la sollecitudine degli uomini e l'affinamento dei mezzi.

Ma queste rappresentano, per fortuna, eccezionali vicende rispetto al meraviglioso e progrediente sviluppo del traffico su rotaia, nel quale per primo — fu affermato — l'uomo è riuscito ad avvicinarsi al lieve e rapido incedere dei voli non umani. E se ciò ha richiesto il sacrificio dei tanti e spesso dei migliori, questo sacrificio non deve essere mai dimenticato, ma deve valere come guida e sprone per raggiungere mete sempre più lontane e sempre più alte.

Onorevoli colleghi, con questo voto, che è anche un impegno, vi chiedo, di voler accompagnare, approvandolo, il programma dell'opera, che, nel nuovo esercizio, l'Amministrazione dei trasporti si accinge a compiere con rinnovata passione. (*Vivissimi applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Di quelli degli onorevoli Colitto Sammartino e Capacchione è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Si dia lettura degli altri ordini del giorno.

LONGONI, *Segretario*, legge:

La Camera,

in sede di approvazione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54,

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

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

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

ritenuto che il Ministero dei trasporti, così come costituito, non è in grado di domi-

nare e risolvere l'accennato problema per difetto e carenza della sua struttura;

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

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

riconosce

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

(Ordine del giorno approvato dalla VIII Commissione e riprodotto a pag. 35 della relazione n. 219-A).

La Camera,

constatata la necessità di provvedere alla sistemazione delle ferrovie in concessione della Sardegna,

impegna il Governo

a disporre con urgenza, nei confronti delle ferrovie sarde in concessione, l'applicazione delle norme contenute nell'articolo 4, lettera b), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed a sospendere, nei confronti delle aziende concessionarie, l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio previste dall'articolo 2 della stessa legge fino a quando le aziende stesse non abbiano offerto piena garanzia di dare attuazione al previsto riammodernamento delle ferrovie.

ANGIOY.

La Camera,

ritenendo ormai improrogabile la sistemazione delle ferrovie in concessione a scartamento ridotto della Sardegna,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

impegna il Governo a risolvere al più presto il grave problema modernizzando le linee in questione, il cui materiale è ancora quello dell'epoca in cui furono costruite e che rappresentano la maggior parte delle ferrovie isolane.

PINTUS.

La Camera,

ravvisando la necessità di avvicinare i centri dell'alta Italia al porto di Venezia, che trovasi in difficile situazione per insufficienza di traffico,

impegna il ministro dei trasporti a promuovere senza ulteriori dilazioni.

il completo ripristino dei manufatti riguardanti le idrovie già in esercizio nel 1938 nella Lombardia, nel Veneto e nell'Emilia; particolarmente dei manufatti riguardanti la conca grande di Brondolo, chiave d'accesso alle vie fluviali padane, e la conca grande di Governolo, indispensabile per navigare fino alle industrie del mantovano.

GIANQUINTO.

La Camera, in considerazione:

che sono oltre trentamila i lavoratori i quali quotidianamente, da Bergamo città e provincia, si portano a Milano, i più viaggiando in condizioni penosissime;

che l'aumento del traffico tra le due città è in continuo impressionante aumento, il quale supera tutte le previsioni e distanzia sempre più le provvidenze disposte per fronteggiarlo;

che a tale riguardo, ed in compenso anche della rinuncia ad altri miglioramenti, il Governo ha assunto solenne formale impegno di procedere al ripristino del doppio binario sulla Bergamo-Treviglio;

che al momento in cui la linea sta per essere elettrificata, le disposizioni prese, in luogo di essere rivolte all'adempimento dell'assunto impegno, finora sembrano limitate alla sola elettrificazione dell'unico binario esistente, il che porterebbe al duplice danno di dover rifare o modificare gli impianti elettrici del primo binario alla posa ed elettrificazione del secondo, e di ritardare il maggior potenziamento della linea reclamato da così vasta, impellente e popolare necessità,

invita il Governo a procedere al ripristino del doppio binario sulla Bergamo-Treviglio con la simultanea elettrificazione di entrambi i binari.

FUMAGALLI, BELOTTI, PACATI, COLLEONI, BIAGGI, SCAGLIA.

La Camera

invita il Governo a formulare, per gli assuntori dei passaggi a livello, il cui lavoro esige la massima diligenza e comporta gravi responsabilità, norme che garantiscano loro una qualsiasi pensione quando, per raggiunti limiti di età, o perchè non più idonei al servizio, devono abbandonare il lavoro.

SPADAZZI, DE FALCO.

La Camera

invita il Governo ad estendere le disposizioni previste dalla legge 29 luglio 1951, n. 637, a favore degli avventizi che furono licenziati dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato posteriormente al 15 agosto 1923 e che all'atto del licenziamento avessero prestato un periodo di servizio sufficiente per ottenere l'immissione nei ruoli ai sensi delle norme di applicazione del regio decreto 15 ottobre 1923, n. 2442, e ciò indipendentemente dal motivo che avrebbe determinato il licenziamento, salvo s'intende che non si tratti di motivo ostativo.

DE FALCO, SPADAZZI.

La Camera,

considerato che il 24 febbraio 1950, a firma di 89 deputati, fu presentata alla Camera una proposta di legge che contemplava anche il riscatto delle case non di servizio (economiche e pseudo-patrimoniali) dell'Amministrazione ferroviaria, e che di questa legge, nel marzo 1953, venne dato inizio alla discussione, interrotta poi per l'intervenuto scioglimento della Camera;

considerato che il 19 agosto 1953 è stata presentata alla Camera, da 3 deputati, altra legge sullo stesso argomento (n. 68) che non soddisfa le legittime aspirazioni dei ferrovieri;

considerato che il ministro dei trasporti ha promesso ad una commissione dell'A.N.I.C.E.F. tutto il suo consapevole interessamento per la soluzione del grave ed urgente problema, a lui ben noto, del riscatto delle case non di servizio;

considerato che il richiesto provvedimento legislativo consentirebbe anche un graduale rinnovamento del patrimonio edilizio dell'azienda, attualmente in deperimento per mancanza della necessaria manutenzione, perché l'azienda è deficitaria;

considerato che il richiesto riscatto, consentendo la costruzione di nuove case economiche, gioverebbe anche per altra via al bilancio del Ministero dei trasporti, facilitando

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

il ripristino dei normali trasferimenti del personale, gran parte del quale è in missione continuativa per mancanza di disponibilità di alloggi, occupati in prevalenza dai pensionati;

considerato, infine, che umanità e giustizia consigliano di agire in modo che un pensionato delle ferrovie dello Stato non debba, proprio il giorno in cui vede ridotto il suo stipendio al limite famelico della pensione, sentirsi anche costretto a cercare un alloggio impegnandosi così a sostenere una spesa presumibilmente non inferiore ai due terzi, se non ai quattro quinti, della somma che lo Stato gli versa mensilmente come pensione;

considerato infine che le aspirazioni dei ferrovieri si limitano al riscatto dei ventimila alloggi economici e pseudo-patrimoniali, lasciando gli altri trentasettemila alloggi patrimoniali — come è giusto — all'amministrazione per l'uso del personale,

invita il Governo

a voler predisporre, nel più breve termine possibile, un proprio disegno di legge per consentire agli inquilini ferrovieri il riscatto della proprietà dei ventimila alloggi ferroviari non di servizio — cioè i quindicimila alloggi economici e i cinquemila pseudo-patrimoniali — anche per ottenere nuovi fondi che possano consentire al Ministero dei trasporti — con la integrazione che lo Stato concede all'edilizia sovvenzionata — la costruzione delle case occorrenti ai venticinquemila agenti che da anni attendono una casa.

JANNELLI, DI STEFANO GENOVA, CALABRÒ.

La Camera,

constatato che la legge 2 agosto 1952, n. 1221, a distanza di oltre un anno dalla sua promulgazione, è tuttora inoperante, non essendo stato ancora emanato alcun provvedimento applicativo e neppure esaminato alcun caso concreto di applicazione;

considerato che la mancata applicazione di tale legge ha, tra l'altro, lasciate inutilizzate le importanti somme iscritte in bilancio quali contributi governativi ai lavori di ammodernamento degli impianti e del materiale ferrotranviario;

considerato altresì che molte industrie, sia fornitrici del ferro per il ricambio dell'armamento, che produttrici di materiale rotabile, sono prive di commesse, con conseguenze che hanno già prodotto notevoli danni alla economia di vaste zone e soprattutto a

migliaia di famiglie di lavoratori rimaste senza occupazione,

afferma la necessità di far luogo senza ulteriori ritardi all'utilizzazione delle somme stanziare, mediante un piano di ripartizione delle commesse che tenga conto delle esigenze più urgenti delle industrie interessate, senza trascurare la percentuale da attribuirsi alle industrie del mezzogiorno:

invita il Governo

ad assumere con la massima urgenza le iniziative necessarie per dare esecuzione ai provvedimenti stabiliti per l'ammodernamento delle ferrovie e delle altre linee di trasporto in concessione.

RUBEO.

La Camera,

considerata la grande importanza che riveste il problema delle comunicazioni fra Roma e il suo *hinterland*, in relazione al costante e progressivo aumento dei traffici e alla esigenza del potenziamento delle attività economiche, turistiche e sociali;

constatato come l'attuale insufficienza dei servizi gestiti dalla S.T.E.F.E.R. e dalle ferrovie dello Stato costituisca un serio ostacolo allo sviluppo di nuove zone residenziali della capitale e determini uno stato di particolare disagio delle popolazioni, cosicché fin dal 1951 il ministro dei trasporti fu indotto a nominare una commissione per lo studio dei problemi di ammodernamento e potenziamento di questi servizi,

invita il Governo

a) ad assumere sollecitamente le iniziative necessarie alla realizzazione di un sostanziale miglioramento organico delle comunicazioni autoferrotranviarie fra Roma e i suoi dintorni, con particolare riferimento a quelle fra Roma e le zone a est e a sud della città, raccomandando di riunire in un'unica visione gli studi e i programmi di ammodernamento e di potenziamento dei servizi e di affidarne l'esercizio ad un ente di carattere pubblico, affinché le preminenti esigenze di carattere sociale, politico ed economico della capitale e del suo retroterra non siano subordinate a limitate visioni di interessi privati;

b) ad autorizzare nel frattempo la S.T.E.F.E.R. a procedere alla attuazione del piano di miglioramenti di tutto il settore delle comunicazioni con i Castelli romani, fin dal gennaio 1953 sottoposto alla approvazione del Ministero dei trasporti.

NATOLI ALDO, RUBEO, SILVESTRI.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

La Camera,

preso atto della situazione di particolare difficoltà nella quale si trova la regione piemontese in punto di comunicazioni stradali e ferroviarie sia per ragioni di ubicazione che di perdurante trascuratezza;

ravvisata la necessità di ovviare agli intralci che in tal guisa si apportano ad un favorevole sviluppo dei traffici e del commercio, creando disagio e diffuso malcontento;

tenuto conto del rapporto costo-rendimento delle opere sottoelencate,

invita il Governo

a provvedere il Piemonte.

1°) di una rete ferroviaria elettrica a corrente continua in conformità a quella nazionale e secondo gli affidamenti più volte dati;

2°) di uno sbocco (traforo del Col Ferret o del Gran San Bernardo) che possa raccogliere il traffico del Centro e del Nord Europa verso i porti liguri sulla più rapida e naturale direttrice, da attrezzarsi con la camionale Ceva-Savona e con il ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia;

3°) di uno sbocco che realizzi le comunicazioni stradali est-ovest con imbocchi ad annessamento minimo, e cioè col traforo stradale sovrastante quello ferroviario del Frejus, che allaccia Bardonecchia a Modane.

BADINI CONFALONIERI, VILLABRUNA, ALPINO, BARDEZZELLU, MENOTTI, STELLA, FRANZO, FERRARIS EMANUELE, SAVIO EMANUELA, PAJETTA GIAN CARLO, LONGO, GIOLITTI, PAJETTA GIULIANO, SODANO, FOA, RAPELLI, GIRAUDO, SECRETO.

La Camera,

discutendo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54;

considerando che l'aver concesso ad imprese private l'appalto di lavori e servizi essenziali per il funzionamento delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, quali il « movimento » e la « manovra », lungi dall'aver portato a benefici risultati, ha in certi casi creato difficoltà, inconvenienti ed incidenti anche gravi,

impegna il ministro

a non stipulare nuovi contratti di appalto e a non rinnovare quelli ancora in corso, affinché tutti i servizi relativi al funzionamento, alla sicurezza e manutenzione dei servizi e mezzi

delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, vengano governati direttamente dall'amministrazione.

AUDISIO, LOZZA, GIOLITTI.

La Camera,

ritenendo opportuno unificare il trattamento del personale addetto ai servizi di linee automobilistiche;

considerando necessaria la sistemazione delle ferrotramvie che fanno capo a Napoli, attualmente in condizioni pericolose ed indegne di un popolo civile,

invita il Governo

1°) a predisporre un provvedimento che unifichi il trattamento di tutto il personale di linea, delle società esercenti autotrasporti in concessione, ed, intanto, a disporre che la Direzione generale della motorizzazione civile, non interpreti, ristrettivamente ed a danno dei lavoratori, le norme in vigore,

2°) ad intervenire energicamente per:

a) far sollecitare la costruzione della circumflegrea e l'ammodernamento del tratto Napoli-Torregaveta, vincendo l'inerzia o la lentezza della società concessionaria;

b) far sistemare le comunicazioni fra Napoli ed i comuni del nord, tenendo presente che l'inerzia e le passività di gestione delle tramvie provinciali giustificano ogni intervento; che necessita utilizzare a questi fini la legge sull'ammodernamento e che i suddetti con i sono tutti sostanzialmente in una zona di espansione di Napoli, per cui i mezzi pubblici di trasporto devono allacciarsi direttamente al centro cittadino.

COLASANTO.

La Camera

invita il Governo a rendere operante l'articolo 5 del decreto legge, n. 598, del 7 maggio 1948, che fa espresso divieto ai membri del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato di essere amministratori di trasporti, di società o ditte che abbiano convenzioni colle ferrovie dello Stato. E ciò con specifico riferimento a quelle società od enti, con o senza partecipazione azionaria dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato di cui sono presidenti o amministratori alti funzionari ferroviari, membri di quel Consiglio di amministrazione;

invita il Governo, inoltre, ad allegare, a partire dall'esercizio 1953-54, allo stato di previsione dell'entrata e della spesa della amministrazione ferroviaria, una relazione

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

sui risultati di bilancio e sull'andamento economico dell'esercizio precedente per le società ed enti in cui l'amministrazione ferroviaria ha compartecipazione e precisamente per la C.I.T., per la società boracifera di Larderello, per l'Istituto nazionale trasporti, per l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni, per la società termoelettrica siciliana.

GRECO, SCIAUDONE, COTTONE, CAFIERO, BARDANZELLU, SPADAZZI.

La Camera,

considerato che la giornata di otto ore ed il riposo annuale, tappe gloriose del movimento sindacale, trovano la loro giustificazione innanzi tutto nella reintegrazione delle energie fisiche e spirituali del lavoratore;

rilevato che i ferrovieri — specie i macchinisti — sono assoggettati ad un orario di lavoro estenuante e non godono spesso nemmeno del riposo annuale e delle festività infrasettimanali;

considerato che la causa di molti incidenti ferroviari può ricercarsi qualche volta proprio nella stanchezza fisica del personale,

invita il ministro dei trasporti a dare immediate disposizioni perchè ai lavoratori ferroviari — in particolare a quelli addetti alle macchine ed alla trazione — sia assegnato un normale turno di lavoro, intercalato da congruo riposo, e sia data la possibilità di godere del congedo annuale e delle festività infrasettimanali.

CACCIATORE.

La Camera

invita il ministro dei trasporti a disporre perchè venga al più presto elettrificata la linea Battipaglia-Taranto, sulla quale l'esercizio a vapore, a causa dei forti dislivelli e delle lunghe e numerose gallerie, costituisce un continuo pericolo, per il personale e per i viaggiatori.

DI NARDO, CACCIATORE.

La Camera,

considerato che, mentre sono in vigore riduzioni ferroviarie per determinate località e manifestazioni, non sono ancora state ristabilite le riduzioni ferroviarie per gli emigranti;

ritenendo che nessuna categoria di viaggiatori sia più meritevole di considerazione al riguardo di quella di coloro che, spesso in condizione di estrema indigenza, sono costretti ad affrontare viaggi costosi per cercare in

terra straniera il sostentamento che il nostro paese non può dare loro,

invita il Governo

a emanare norme che rimettano in vigore le riduzioni ferroviarie già vigenti a favore degli emigranti.

SCAGLIA, FORESI, SABATINI, SEMERARO GABRIELE, BIAGGI, PACATI, BERLOFFA, STELLA, GOTELLI ANGELA.

La Camera

fa voti che sia migliorato — sotto ogni rapporto — il servizio ferroviario lungo la linea Rimini-Bologna, data l'importanza della parte attraversata, rispondendo così alle reiterate e legittime istanze di enti pubblici e privati.

MACRELLI.

La Camera

invita il ministro dei trasporti ad affrettare l'inizio dei lavori per il completamento della ferrovia Magione-Chiusi, per la elettrificazione del tratto Terontola-Foligno e per la ricostruzione della stazione Perugia-Ponte San Giovanni.

VISCHIA, ERMINI, MICHELI.

La Camera,

constatato che, dopo circa 9 anni dalla fine della guerra, l'edificio della stazione di Perugia-Ponte San Giovanni, che fu distrutto in seguito agli eventi bellici, non ha subito alcuna ricostruzione per cui una parte del personale ferroviario, per il suo servizio, ed i viaggiatori in attesa dei treni sono costretti a sostare all'aperto sotto le intemperie, con grave pregiudizio per la loro salute fisica;

ritenuto che la stazione di Perugia-Ponte San Giovanni è centro di un importante nodo ferroviario, per cui sarebbe intollerabile una ulteriore procrastinazione della sua completa ricostruzione,

invita il Governo

a provvedere affinché, nel prossimo anno finanziario siano stanziati i fondi necessari alla ricostruzione della stazione stessa.

ANGELUCCI MARIO.

La Camera,

tenuto conto del voto espresso recentemente dai rappresentanti delle camere di commercio, industria e agricoltura ed enti provinciali del turismo dell'Italia centrale alla conferenza orari invernali tenutasi ad Ancona;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

convinta della necessità di snellire il collegamento ferroviario tra i vari centri della Repubblica,

impegna il Governo

ad effettuare nuove commesse di moderne automotrici, unico mezzo ritenuto idoneo a tale scopo.

BAGLIONI, MARABINI, REALI.

La Camera

invita il Governo e, per esso, il ministro dei trasporti ad escogitare tutte le misure idonee onde evitare per l'avvenire danni enormi alla nostra produzione ortofrutticola, derivati dalla mancanza o scarsità, nonché dalla cattiva ripartizione dei vagoni frigoriferi, spesso messi a disposizione delle autorità americane nei momenti di punta, con grave pregiudizio del nostro commercio di esportazione, dell'economia nazionale e dell'occupazione operaia.

MARABINI, REALI, BOTTONELLI, CERVELLATI.

La Camera,

considerato che con regio decreto 19 agosto 1947, n. 1711, fu istituito a favore degli ex combattenti della guerra 1915-18, dipendenti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, un compenso annuo di benemerenda, in luogo degli acceleramenti di stipendio concessi agli ex combattenti dipendenti dalle altre amministrazioni dello Stato;

considerato che la legge chiaramente configura detto compenso come assegno integrativo ed inseparabile dello stipendio, tanto che, in relazione a ciò, esso venne maggiorato degli aumenti percentuali degli stipendi previsti dalle leggi 16 aprile 1940, n. 237, e 13 marzo 1945, n. 116,

invita il Governo

a provvedere affinché, sulla base degli attuali stipendi si proceda alla rivalutazione del compenso stesso, rimasto invariato dal 1945.

VILLA, GHISLANDI.

La Camera

invita il Governo ad intraprendere, senza ulteriori indugi, i lavori per il ripristino del doppio binario fra le stazioni di Ceprano e Sparanise, sulla linea Roma-Napoli (via Cassino), la mancanza del quale causa continui ritardi dei treni e turba dannosamente il corso del traffico.

SILVESTRI, COMPAGNONI.

La Camera,

considerata la urgente necessità della ricostruzione della Napoli-Piedimonte d'Alife, nel tratto a vapore Capua-Piedimonte, da lungo tempo attesa e più volte solennemente promessa;

considerato altresì:

che per tale opera è stato già approntato il relativo progetto e sono state stanziato le somme occorrenti;

che l'unico ostacolo all'inizio dei lavori consiste, secondo una comunicazione del ministro, nella mancata soluzione dei rapporti tra Stato e società concessionaria;

che tali rapporti non possono, nè debbono impedire la immediata ricostruzione, ben potendo essi essere risolti nel corso dei lavori o anche successivamente,

invita il Governo

a dare immediatamente inizio all'opera di ricostruzione della Napoli-Piedimonte d'Alife, nel tratto a vapore Capua-Piedimonte senza attendere la sistemazione dei rapporti tra Stato e Società concessionaria.

GRAZIADEI, SCIAUDONE, MAGLIETTA, NAPOLITANO GIORGIO, LA ROCCA, LOMBARI PIETRO.

La Camera,

considerato che la stazione ferroviaria di Gallarate, per il numero dei treni che da essa transitano anche in servizio su linee internazionali, e per la massa dei passeggeri che ad essa fanno capo, è fra le più importanti della Lombardia;

considerato, inoltre, che gli edifici, gli impianti e i servizi di cui essa dispone furono costruiti e messi in opera in momenti in cui il traffico era assai più limitato di quanto è ora e che, pertanto, essi sono assolutamente inadeguati alle esigenze attuali,

impegna il Governo

a prendere urgenti provvedimenti, affinché gli stabili, gli impianti e i servizi della predetta stazione ferroviaria siano ampliati e rinnovati, così come è richiesto dal funzionamento di tutte le attività connesse con gli accresciuti traffici e dalle esigenze del pubblico.

GRILLI.

La Camera,

considerata la grande importanza del centro ferroviario di Foggia,

invita il Governo

1°) a provvedere alla ultimazione dei lavori della nuova stazione con particolare riguardo per le pensiline e l'albergo diurno;

2°) ad iniziare anche da Foggia i lavori di elettrificazione della Foggia-Bari e ciò, oltre che per motivi economici, anche per ragioni di acceleramento dei lavori stessi;

3°) a istituire presso il porto di Manfredonia un centro deposito carbonifero per il rifornimento della zona.

DE MEO.

La Camera,

constatata la necessità della trasformazione del sistema a scartamento ridotto in scartamento ordinario,

invita il Governo

a considerare la necessità della trasformazione della linea Castelvetro-Porto Empedocle da scartamento ridotto in linea ordinaria, e ciò soprattutto per le necessità vitali di tutta una zona sottoposta a bonifica agraria attraverso la diga del Carboi, che irrigherà 11 mila ettari di terreno, e per la necessità di sviluppo di una zona ricca di miniere, di sale e di zolfo, oltre che per la valorizzazione turistica della zona di Sciacca e Selinunte.

BORSELLINO.

La Camera,

considerato che la stazione ferroviaria di Lecce, capolinea della Adriatica e centro di confluenza e diramazione delle comunicazioni ferroviarie statali e secondarie del Salento, riveste particolare importanza per il movimento di passeggeri e di merci;

constatato, per contro, che le sistemazioni e le attrezzature si rivelano ogni giorno più insufficienti, essendo sostanzialmente quelle del 1890, epoca della costruzione;

ritenuto che i lavori attualmente in corso non rappresentano un'adeguata soluzione né dal punto di vista funzionale e neppure da quello di un minimo indispensabile di decoro,

invita il ministro dei trasporti

a riesaminare le disposizioni impartite alla luce delle giuste osservazioni di cui si è fatta eco la stampa locale e che la Camera di commercio di Lecce ha condensato nella memoria inviata alla direzione generale delle ferrovie dello Stato sin dal 2 aprile 1952.

AGRIMI, SCARASCIA.

La Camera

impegna il ministro a presentare al più presto al Parlamento il disegno di legge recante provvedimenti a favore delle nuove co-

struzioni nonché per le modifiche del naviglio-impianti e attrezzature della navigazione interna.

GATTO, D'ESTE IDA, DA VILLA.

La Camera,

ritenuta l'opportunità, di carattere morale principalmente — e considerate anche le varie provvidenze di natura economica e assistenziale, in corso di legislazione — di estendere il beneficio della riduzione ferroviaria senza limitazione del numero dei prescritti scontrini, ai pensionati dello Stato, col relativo rilascio del libretto ferroviario per detti e le famiglie (moglie, figlie nubili e figli celibi, non idonei, questi ultimi, a proficuo lavoro),

impegna il Governo

a presentare, con urgenza, un disegno di legge per il rilascio ai pensionati dello Stato, di qualsiasi grado e categoria, del libretto ferroviario, con la riduzione già goduta in attività di servizio, per essi stessi, per la moglie, le figlie nubili ed i figli celibi, non idonei a proficuo lavoro, risultanti a carico.

MARZANO.

La Camera

invita il Governo ad esaminare la possibilità di risolvere la situazione determinatasi nella cava di Santa Maria La Bruna ove per il mancato appalto della fornitura di pietrisco 200 operai sono stati licenziati e a ottenere dalla società circumvesuviana la realizzazione del raddoppio del tratto Barra-Torre del Greco, per il quale è già stabilito con legge il contributo dello Stato.

MAZZA, LEONE.

La Camera,

considerata la particolare importanza della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto;

constatata la sua inefficienza rispetto alle esigenze del traffico attuale e del suo prevedibile sviluppo;

riafferma la necessità di procedere alla elettrificazione della predetta linea;

invita il ministro dei trasporti a promuovere in seno al Governo i necessari provvedimenti;

e intanto lo impegna: 1°) a sostituire sollecitamente, su quella linea di forte pendenza, le antiquate locomotive ora in servizio con dei moderni locomotori a nafta, che meglio garantiscano sicurezza, velocità, comodità ed igiene; 2°) a migliorare sempre più anche il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

restante materiale rotabile adibito al trasporto dei viaggiatori, sia sulla citata linea, sia sulle altre due, ugualmente mal servite, Lagonegro-Sicignano e Potenza-Foggia.

MAROTTA, MERENDA.

La Camera,

in sede di approvazione del bilancio 1953-54 del Ministero dei trasporti;

considerata la indubbia importanza che i trasporti hanno nella vita economica della Nazione;

considerate, altresì, la grave insufficienza delle linee ferroviarie meridionali e la necessità di un tempestivo intervento (al fine di rendere efficiente il programma di incremento delle regionali meridionali, in corso di attuazione a mezzo della Cassa per il Mezzogiorno) che realizzi prontamente migliori condizioni di esercizio delle ferrovie ed affretti il potenziamento delle linee del Sud;

considerata, inoltre, la situazione deteriorata di dette linee e particolarmente di quelle della Calabria cosentina, le cui notevoli possibilità di sviluppo e di avanzamento (dall'industria all'agricoltura, al turismo) sono appunto ritardate anche, e soprattutto, dalla anzidetta insufficienza delle comunicazioni ferroviarie e dalle attuali arretrate e difettose condizioni di esercizio;

considerata, infine, la necessità non più dilazionabile di:

a) trasformare a scartamento ordinario la ferrovia Lagonegro-Castrovillari-Speziano Albanese per il rapido sviluppo della regione del Pollino e per più efficienti rapporti tra Calabria e Lucania;

b) costruire la nuova ferrovia Paola-Cosenza e migliorare la linea Cosenza-Sibari — secondo la già disposta programmazione — per lo sviluppo degli intensi traffici tra la provincia di Cosenza e le regioni limitrofe, con minore spesa di esercizio e con minore percorso, sia nella trasversale Paola-Cosenza-Sibari che nel collegamento diretto tra la Sicilia e la Puglia, con la prevista elettrificazione della linea Paola-Cosenza con alimentazione dalla sottostazione di Paola;

c) ultimare il tratto Camigliatello-San Giovanni in Fiore (e completare il tronco Camigliatello-Petilia Policastro per Crotona), da tempo abbandonato con danno per le opere e gli impianti già eseguiti; tratto che è indispensabile per la trasformazione agraria e lo sviluppo commerciale e turistico della Sila, priva di sicuri mezzi di trasporto

per gran parte dei numerosi comuni della regione, specialmente nel periodo invernale;

fa voti ed invita il Governo

ad intervenire decisamente:

1°) affinché le condizioni di esercizio delle linee ferroviarie dell'Italia meridionale, ed i relativi servizi siano rapidamente migliorati e portati finalmente alla pari a quelli delle linee del centro e nord d'Italia;

2°) ed affinché le linee indicate in premessa siano al più presto rispettivamente trasformate, costruite ed ultimate, all'uopo sollecitando le progettazioni in corso e disponendo per l'acceleramento dei « tempi tecnici », per un più razionale utilizzo degli stanziamenti disponibili e per gli ulteriori stanziamenti necessari, al fine di elevare — nell'interesse della patria — il tono di vita di tante generose regioni d'Italia.

SENSI.

La Camera,

considerando la necessità di un completo ripristino della linea Firenze-Faenza e tenendo presente che per la ricostruzione dei tratti Marradi-Faenza e San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo l'Amministrazione ha già speso circa un miliardo e mezzo,

invita il Governo

a disporre, senza ulteriore indugio, l'effettuazione dei lavori necessari per la riattivazione dei tratti Marradi-Borgo San Lorenzo e San Piero a Sieve-Firenze, portando così a termine, secondo le reiterate promesse, la ricostruzione dell'intera linea, in modo che anche il versante mugellano sia finalmente ricongiunto direttamente, a mezzo della ferrovia, a Firenze, com'è nella viva legittima aspirazione di quella popolazione così duramente provata dalla guerra.

CAPPUGI.

La Camera,

di fronte alla sempre più sfrenata corsa al monopolismo delle grosse imprese concessionarie di linee automobilistiche,

invita il ministro dei trasporti

a dare, finalmente, esecuzione alle, tante volte, promesse modifiche delle attuali norme che regolano la materia dei trasporti in concessione, adeguandole alle nuove esigenze di traffico e di carattere sociale.

E, frattanto,

impegna il ministro

nei rapporti con le concessioni attuali e di fronte a richieste di nuove concessioni, ad adottare i seguenti criteri:

1°) respingere le richieste di nuove concessioni o di aumento di corse quando queste mirassero, ed accade sempre, non a servire l'interesse pubblico, ma a neutralizzare le oneste e legittime richieste di piccoli imprenditori;

2°) abolire i divieti di servizio locale che sono diventati per le grosse imprese monopolistiche lo strumento di cui esse si servono per affamare le piccole imprese e, quindi, obbligare le popolazioni interessate a sempre maggiori disagi;

3°) considerare titolo di preferenza, nell'attribuire nuove concessioni, quello delle società a struttura familiare o cooperativistica, nell'intento di assolvere concretamente alle profonde finalità sociali, di cui all'impegno nel programma dell'attuale Governo.

COVELLI.

La Camera,

considerata la situazione di inferiorità della Calabria nel settore delle comunicazioni ferroviarie,

impegna il Governo:

1°) alla ripresa immediata dei lavori per la costruzione della ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, da oltre un anno interrotti con grave pregiudizio delle opere già compiute;

2°) al mantenimento di tutti i treni attualmente funzionanti sulla linea Roma-Reggio Calabria, compreso il rapido 560-561.

MANCINI, MINASI.

La Camera impegna il Governo a presentare al più presto — e comunque entro il 31 dicembre — gli annunciati provvedimenti per la disciplina delle autolinee in concessione.

MINASI, MANCINI.

La Camera,

rilevato che la linea Padova-Calalzo è l'unica via naturale che allaccia il paese alle montagne del Cadore;

rilevata l'alta importanza turistica delle Dolomiti che primeggiano in bellezze naturali, come nell'attrezzatura alberghiera;

constatato il crescente afflusso turistico interno ed estero, che reca al paese un apporto economico del massimo rilievo, sia nella stagione estiva come in quella invernale,

fa voti

perché il ministro dei trasporti prenda in serio esame le improrogabili necessità della linea Padova-Calalzo e, convinto della inadeguatezza di quel tronco antiquato,

disponga

1°) per un più efficiente armamento della linea;

2°) per la immissione di automotrici confortevoli e veloci, come si addice ad una linea di gran turismo internazionale; e inviti l'attuale gestione privata del panoramico tronco a scartamento ridotto Calalzo-Cortina d'Ampezzo al rinnovo del materiale rotabile, sicché nelle prossime olimpiadi si muova per gli sportivi di tutti i paesi civili un complesso di trasporti non indegno del grande avvenimento.

RIVA, DAZZI, CORONA GIACOMO.

La Camera,

preso atto della situazione di carenza e di particolare difficoltà nella quale versa la regione abruzzese sotto il profilo delle comunicazioni ferroviarie e stradali;

rilevato che la provincia di Aquila e Teramo sono prive di una qualsiasi ferrovia che direttamente le colleghi fra loro e che l'unica strada statale esistente è inadeguata alle moderne necessità delle comunicazioni e dei traffici fra le due provincie;

ravvisata la necessità di ovviare a tale situazione di fatto, che intralcia ed impedisce lo sviluppo dei traffici e del commercio delle due provincie, creando grave disagio e diffuso malcontento,

invita il Governo

a riprendere in esame, avviare a soluzione e definitivamente risolvere l'ormai annoso problema.

LOPARDI.

La Camera,

considerando il continuo e rapido sviluppo della motorizzazione in provincia di Taranto;

tenendo presente l'assoluta insufficienza del discontinuo servizio su Taranto — ora bisettimanale, e trisettimanale dal prossimo 1° novembre — disposto dal Compartimento di Bari,

invita il Governo

a voler sollecitamente istituire a Taranto un ufficio della motorizzazione civile.

LATANZA, CARAMIA, BOGONI.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

La Camera,

visto che, nonostante le continue richieste e denunce, nulla si è fatto ancora per assicurare alla città ed alla provincia di Cosenza un servizio ferroviario anche relativamente degno di questo nome e che non sia, come quello attuale, causa di danni e di pericoli continui,

invita il Governo

ad affrontare con serietà di propositi i problemi legati all'attuale tracciato della Cosenza-Paola e a dare immediata esecuzione alla rettifica del tracciato della linea Cosenza-Sibari nel tratto che fa capo alla stazione di Mongrassano-Cervicati.

GULLO, MANCINI, CURCIO.

La Camera,

considerata la particolare situazione della stazione di Gallarate, una delle più importanti d'Italia per traffico locale ed internazionale;

constatato che gli impianti e gli edifici della stazione sono del tutto insufficienti alle esigenze del servizio;

preso atto che fin dal 6 gennaio 1950 venne firmata tra il comune di Gallarate ed il Ministero dei trasporti — amministrazione delle ferrovie dello Stato — una regolare convenzione per la sistemazione definitiva della stazione;

presa inoltre conoscenza dello stato di oblio nel quale si trova la linea internazionale Milano-Gallarate-Luino-Bellinzona nel tratto Gallarate-Luino, tronco ancora con trazione a vapore innestato in una rete interamente elettrificata;

considerata infine l'inadeguatezza della legislazione che regola le linee in concessione, particolarmente per quanto riguarda i servizi urbani ed extraurbani, in relazione a specifiche esigenze locali di carattere sociale e turistico,

invita il Governo

a) a disporre perché quanto convenuto sia realizzato e la stazione di Gallarate abbia finalmente quell'assetto che soddisfi le esigenze del traffico e acconsenta alla città di realizzare il proprio programma urbanistico;

b) a porre sollecitamente allo studio la elettrificazione del tronco Gallarate-Luino della linea Milano-Gallarate-Luino-Bellinzona e, nell'attesa della realizzazione dei lavori, a dotare tale tronco di un congruo servizio di automotrici in coincidenza con le principali corse di treni in transito da Gallarate da e per Milano;

c) a studiare la possibilità di affidare alle amministrazioni comunali la concessione e la disciplina delle linee urbane, nonché a rivedere e a coordinare la legislazione che regola la materia, lasciando alle amministrazioni provinciali e comunali interessate una parola determinante nella disciplina dei servizi extraurbani.

ALESSANDRINI, GALLI, MORELLI.

La Camera,

in sede di discussione del bilancio dei trasporti;

rilevato lo stato di disagio derivante alle comunicazioni interne ed internazionali per lo stato di inefficienza della linea ferroviaria che congiunge Trieste a Venezia (cioè al territorio nazionale) ridotta dalle circostanze belliche a linea per lunghi tratti ad un solo binario,

sollecita

dal Ministero dei trasporti la pronta esecuzione dei lavori di ripristino, per tutta tale linea, del doppio binario, completandone inoltre l'elettrificazione già per gran parte progettata ed anche parzialmente eseguita.

COLOGNATTI.

La Camera impegna il Governo a rendere effettiva la tradizione secondo cui a capo dell'azienda delle ferrovie dello Stato vengono nominati e mantenuti sempre ed esclusivamente tecnici altamente qualificati ed esperti del delicato settore ferroviario provenienti dai ruoli tecnici dell'Amministrazione.

BENSI, MANCINI, FIORENTINO.

La Camera impegna il Governo ad intensificare la politica di costruzione di fabbricati alloggi economici e patrimoniali destinati al personale ferroviario attraverso un congruo sfruttamento delle vaste aree edificatrici inutilizzate godute dall'Amministrazione ferroviaria, anche per ridurre le erogazioni annuali per indennità di missione permanente.

RICCA, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il ministro a riprendere la pubblicazione delle relazioni annuali sul bilancio e sull'andamento economico dell'amministrazione ferroviaria, che a norma di legge istitutiva deve presentarsi entro il mese di novembre di ogni anno.

BOGONI, BENSI, MANCINI.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

La Camera impegna il Governo ad adeguare alla svalutazione monetaria il contributo a carico dell'amministrazione ferroviaria per il dopolavoro ferroviario.

JACOMETTI, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il Governo ad elaborare al più presto un piano per il futuro finanziamento delle ferrovie dello Stato in funzione del parallelo sviluppo della rete stradale anche per mettere sullo stesso piano tecnico ed economico i due sistemi di trasporto.

PIGNI, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il Governo ad accelerare i lavori per l'attuazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee in concessione ed in particolare a sottoporre al più presto al Parlamento il relativo programma concreto anche in relazione alla eventuale soppressione di esercizi ferroviari con servizi automobilistici e relative prospettive economiche derivanti da provvedimenti che saranno adottati.

CONCAS, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il Governo a trasferire ai relativi Ministeri ed enti il corrispettivo dei servizi gratuiti e semi-gratuiti prestati dall'amministrazione ferroviaria e gravanti sul suo bilancio e con particolare riferimento alle amministrazioni finanziarie, postali e della difesa.

GHISLANDI, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il Governo ad unificare la gestione dei servizi assistenziali sanitari, ricreativi ed antinfortunistici per il personale ferroviario.

MERIZZI, BENSI, MANCINI.

La Camera impegna il Governo a presentare un piano organico di utilizzazione dei residui dei 160 miliardi unitamente all'indicazione dei lavori già finanziati e degli impegni assunti sui 48 miliardi della legge 30 ottobre 1952, n. 1324 e sui 26 miliardi impegnati dalle ferrovie durante l'esercizio 1950-1951, come da dichiarazioni testuali del ministro Campilli nel suo discorso del 5 luglio 1951 al Senato.

FIORENTINO, BENSI, MANCINI.

La Camera,

visto che ai rappresentanti dei ferrovieri mutilati ed invalidi di guerra, designati

dall'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, sono state accordate da parte del Ministero dei trasporti speciali concessioni, onde dare ai medesimi la possibilità di attendere adeguatamente alla rappresentanza ed alla tutela degli interessi della relativa categoria;

considerato che, ai sensi del disposto contenuto nell'articolo 2 del regio decreto 19 aprile 1923, n. 850, l'Associazione nazionale combattenti e reduci ha la tutela degli interessi morali e materiali di tutti i combattenti e reduci, iscritti e non iscritti all'Associazione, così come l'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra rappresenta e tutela gli interessi della relativa categoria;

tenuto presente che nell'ambito della Associazione nazionale combattenti e reduci, in virtù del disposto contenuto nell'articolo 84 dello statuto sociale, opera un comitato di ferrovieri ex combattenti e reduci, cui sono demandate la rappresentanza e la tutela degli interessi della categoria nei confronti della amministrazione delle ferrovie dello Stato

invita il Governo

ad estendere ai rappresentanti dei ferrovieri ex combattenti e reduci designati da detto comitato le stesse concessioni accordate ai rappresentanti dei mutilati ed invalidi di guerra, onde dare ai medesimi la possibilità di tutelare adeguatamente gli interessi della categoria.

GASPARI, MAZZA.

La Camera,

visto che le controversie sul rapporto di impiego fra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed i propri dipendenti, specie in questi ultimi anni, sono aumentate in modo preoccupante;

considerato che tale situazione rivela uno stato di incertezza nella interpretazione delle norme giuridiche, stato d'incertezza, senza dubbio, pregiudizievole sia per gli interessi del personale che per gli interessi della stessa amministrazione delle ferrovie dello Stato;

ritenuto che si rende necessario ridare fiducia al personale ferroviario e garantire un sano equilibrio giuridico,

invita il Governo

a costituire, presso ciascuna delle sezioni del servizio personale ed affari generali, sotto la dirigenza di funzionari che siano in possesso della laurea in giurisprudenza, speciali reparti per la trattazione della materia del con-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

tenzioso (ricorsi giurisdizionali e ricorsi amministrativi) e delle questioni di carattere generale.

SORGI, GASPARI, SAMMARTINO, SEMERARO GABRIELE, COTELLESA, MAZZA.

La Camera,

ritenuto che i compensi economici in favore dei ferrovieri ex combattenti, previsti dagli articoli 3 e 6 del testo unificato approvato con regio decreto 1711/1927 (un massimo di lire 75 annue per ogni semestre trascorso in zona di operazioni; lire 200 annue per i decorati di medaglia d'argento; lire 500 annue per i decorati di medaglia d'oro) costituiscano parte integrante dello stipendio;

tenuto presente che la misura di tali compensi è stata aumentata del 10 e del 50 per cento in relazione agli aumenti di stipendio disposti rispettivamente con legge 16 aprile 1940, n. 237, e con decreto legislativo luogotenenziale 13 marzo 1945, n. 116;

considerato che non risultano motivi giuridicamente fondati per cui tali compensi non sono stati elevati in conseguenza degli aumenti di stipendio disposti con gli altri provvedimenti legislativi, oltre quelli citati,

invita il Governo

a riesaminare l'intera materia ed a provvedere secondo la volontà della legge.

COTELLESA, GASPARI, SAMMARTINO, SORGI, SEMERARO GABRIELE, MAZZA.

La Camera,

considerato che a termini dell'articolo 58 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 405/1925 e successive aggiunte e modificazioni, nelle promozioni da conferirsi per merito comparativo o in base al risultato di esami di concorso, a parità di merito hanno la precedenza gli ex combattenti;

ritenuto che, ai sensi del disposto contenuto nell'articolo 2 del regio decreto 19 aprile 1923, n. 850, l'Associazione nazionale combattenti e reduci ha la rappresentanza e la tutela degli interessi morali e materiali di tutti i combattenti e reduci, iscritti e non iscritti all'Associazione;

tenuto presente che nell'ambito dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, in virtù dell'articolo 58 dello Statuto sociale, opera un Comitato di ferrovieri ex combattenti cui sono demandate la rappresentanza e la tutela degli interessi della categoria nei confronti dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

a chiamare a far parte delle Commissioni relative al conferimento delle promozioni per merito comparativo e per risultato di esami di concorso i rappresentanti dei ferrovieri ex combattenti e reduci, dietro designazione del menzionato comitato ai fini della tutela dei particolari interessi di cui al citato articolo 58 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato.

SEMERARO GABRIELE, GASPARI, SAMMARTINO, SORGI, COTELLESA.

La Camera,

considerata la necessità di favorire la rinascita del Meridione, fonte di ricchezza etica ed economica, e contribuire alla elevazione delle masse lavoratrici del Sud;

ritenuta indispensabile premessa a tale sana opera di trasformazione sociale ed economica la adeguatezza alle moderne esigenze, delle grandi arterie — almeno — di collegamento col centro e nord Italia,

invita il Governo

a portare a termine le opere di elettrificazione e di completamento del doppio binario delle linee Milano-Lecce, Roma-Siracusa, Roma-Palermo;

ad aumentare su dette linee il numero dei treni e delle vetture e la dislocazione di automotrici atte a disimpegnare i servizi regionali sì che la marcia di diretti destinati ai lunghi tragitti, non venga arrestata da numerose estenuanti fermate intermedie.

CALABRÒ.

La Camera invita il Governo:

1°) a disporre la elettrificazione del tratto Ancona-Pescara, in modo che l'intera linea adriatica possa essere presto ammodernata e potenziata per corrispondere adeguatamente alle crescenti esigenze del traffico viaggiatori e soprattutto del traffico dei prodotti ortofrutticoli diretti sui mercati esteri;

2°) a sollecitare il compimento della trasformazione della tramvia Bari-Barletta, superando gli indugi e le resistenze frapposte all'attuazione dei provvedimenti legislativi e finanziari già emanati;

3°) a favorire il riscatto delle case non di servizio dell'amministrazione finanziaria per gli evidenti vantaggi economici e sociali.

TROISI.

La Camera,

attesa l'urgente necessità di vedere finalmente risolto l'annoso problema della ferrovia secondaria Bari-Barletta,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

invita il ministro dei trasporti ad accelerare al massimo il completamento di tale ferrovia, in modo che la stessa possa al più presto entrare in esercizio.

LENOCI, CAPACCHIONE, BOGONI.

La Camera,

considerato che nelle stazioni di Brindisi e Lecce, l'aumentato traffico dei viaggiatori esige attrezzature adeguate a rendere più agevole e sicuro il movimento dei viaggiatori,

invita il Governo

a provvedere alla costruzione dei necessari sottopassaggi.

SEMERARO SANTO, ANGELINI LUDOVICO.

La Camera,

tenuto presente il voto più volte espresso dalle Camere di commercio e da numerosi enti amministrativi ed economici meridionali;

considerato che l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee ferroviarie del mezzogiorno d'Italia rispondono ad impellenti necessità per lo sviluppo economico e sociale di quelle regioni,

invita il Governo

1° ad accelerare l'esecuzione dei lavori di elettrificazione del tratto ferroviario Foggia-Bari ed a provvedere al completamento dell'elettrificazione sulla linea Milano (Varano di Ancona)-Lecce;

2° a risolvere il problema dell'elettrificazione delle linee Brindisi-Taranto-Metaponto-Battipaglia e Bari-Taranto-Reggio Calabria.

GUADALUPI, BOGONI, SEMERARO SANTO, MAGNO, ANGELINI LUDOVICO, SCAPINI, GRAZIADEI, CAPACCHIONE, MANCINI.

La Camera,

considerato lo scandaloso stato di abbandono in cui è tenuta la linea ferroviaria in concessione Benevento-Cancello, via Valle Caudina, gestita dalla società Perrotta, constatati i numerosi gravi incidenti che espongono a pericolo continuamente la vita dei viaggiatori e del personale a causa di mancati lavori di risanamento e di manutenzione del materiale rotabile,

invita il Governo

a non rinnovare ulteriormente la concessione alla società Perrotta che negli ultimi tempi ha sollevato la indignata protesta di tutto il pubblico e dello stesso personale dipendente.

VILLANI, GRAZIADEI.

La Camera,

considerato che la ferrovia garganica ha materiale scadente ed inadeguato e presenta un grave disservizio, il che è causa di continue proteste da parte delle popolazioni, delle amministrazioni comunali e dei vari enti ed organi della zona e della provincia di Foggia;

considerata la necessità di provvedere al prolungamento della linea da Calinelle a Vieste, progettato molti anni addietro e più volte promesso alle popolazioni garganiche,

invita il Governo

1° ad intervenire affinché la ferrovia garganica sia dotata di mezzi moderni ed adeguati, che consentano un effettivo miglioramento del traffico;

2° a provvedere alla esecuzione dei lavori di prolungamento della linea fino a Vieste.

MAGNO.

La Camera,

considerato che fino all'anno 1943 i ciechi civili godevano, per sé e per l'accompagnatore — e su presentazione di richiesta rilasciata di volta in volta dall'Unione italiana ciechi —, di una riduzione del 50 per cento allorché viaggiano sulle ferrovie dello Stato per motivi di cura, di studio e di lavoro;

considerato che il cieco, per la necessità di essere accompagnato da una guida, è costretto a sobbarcarsi a una spesa che supera quella del viaggiatore a tariffa comune, quando la riduzione accordatagli per sé e per l'accompagnatore sia inferiore alla metà del costo del biglietto ordinario;

constatato che oggi la riduzione in parola è ridotta a circa il 30 per cento;

considerato, inoltre, che un provvedimento più favorevole non inciderebbe sensibilmente sul bilancio delle ferrovie dello Stato dato il numero esiguo dei ciechi che normalmente per i suddetti motivi viaggiano, né potrebbe essere invocato da altre categorie di cittadini non trovantisi in così particolare condizione, e rappresenterebbe un semplice e puro ritorno ad una situazione preesistente,

invita il Governo

a ripristinare in favore dei privi della vista una tariffa ferroviaria, che consenta loro il beneficio della riduzione del 50 per cento, applicando nei loro confronti la tariffa n. 6.

BARTESAGHI.

La Camera,

considerando che il Molise si trova in una situazione di particolare difficoltà in fatto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

di comunicazioni ferroviarie (la rete ferroviaria Molisana è di appena chilometri 202);

constatato che il tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso non è stato ancora ricostruito, nonostante le solenni promesse di questi ultimi anni;

preso atto della esistenza dei progetti relativi alla costruzione del tronco ferroviario Agnone-Vasto in proseguimento della tramvia elettrica Agnone-Pescolanciano, del tronco ferroviario Napoli-Termini, della linea Foggia-Boscopedole-Cassino e di quella Foggia-Campobasso-Sora-Roma,

invita il ministro dei trasporti a intervenire energicamente perché venga intensificata la ricostruzione del tronco Carpinone-Roccaraso, superando così le accertate resistenze dei monopolisti delle linee automobilistiche dell'Alto Molise,

e fa voti

perché il ministro dei trasporti e il Governo mettano allo studio il problema generale delle comunicazioni ferroviarie nel Molise, con particolare riferimento alle linee progettate di cui sopra, e prendano in seguito le iniziative necessarie alla realizzazione nel più breve spazio di tempo del sostanziale e non più dilazionabile miglioramento delle comunicazioni ferroviarie nella detta regione.

AMICONI.

La Camera,

considerata l'opportunità di facilitare l'afflusso turistico nella Val d'Aosta durante il periodo estivo, oltre che il traffico normale nel resto dell'anno;

constatando che gli orari ferroviari sembrano finora essere stati congegnati in modo da allontanare da quella zona tutti coloro che, non disponendo di un mezzo proprio o non potendo concedersi il lusso di viaggiare in 1^a o 2^a classe, vorrebbero recarsi dalla Lombardia ad Aosta e nelle valli che dal capoluogo si dipartono,

invita il Governo

a dare tempestive disposizioni perché in una prossima revisione si compilino gli orari tenendo nella dovuta considerazione i rilievi suggeriti dall'esperienza, sì da fugare anche l'impressione che si vogliano favorire in misura eccessiva e contro l'interesse dello Stato le società private concessionarie di servizi di autopullmann.

MALAGUGINI, FARINET.

La Camera

invita il ministro dei trasporti a mettere in servizio sulla linea Milano-Napoli e viceversa il materiale dell'elettrotreno di lusso M.M. come rapido normale.

SIMONINI, MAZZA.

La Camera,

riconosciuto che è doveroso per lo Stato completare la ricostruzione dei tronchi ferroviari distrutti dagli eventi bellici;

considerato che la ferrovia Pescara-Roccaraso-Napoli, lunga circa 250 chilometri, è interrotta dal piccolo tratto non ricostruito tra Carpinone e Castel di Sangro, il che riduce al minimo il numero dei viaggiatori che dall'Abruzzo devono recarsi nella Campania, nel Lazio e nel Molise;

ritenuto che la predetta linea transappenninica ha notevole importanza anche per la difesa militare, come dimostrò l'ultima guerra,

impegna il Governo

a provvedere alla ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone-Castel di Sangro.

DI GIACOMO.

La Camera,

riconosciuto che le attuali retribuzioni del personale ferroviario non sono adeguate alla gravosità del loro lavoro, alla delicatezza delle mansioni e conseguente responsabilità,

impegna il Governo

a migliorare congruamente il trattamento economico dei ferrovieri, rivalutando altresì gli scatti di anzianità.

PINO, DI GIACOMO, AMICONI.

La Camera,

esaminata la particolare situazione esistente in Umbria in merito alle comunicazioni ferroviarie;

tenuto conto che in alcune località non sono state ancora ricostruite o completate le varie opere distrutte dalla guerra,

invita il Governo

a predisporre, con la massima sollecitudine possibile, un piano di finanziamenti per la ricostruzione del doppio binario fra Terni e Orte sulla linea Roma-Ancona, per il completamento dei lavori della stazione ferroviaria di Terni e per la ricostruzione del cavalcavia nei pressi della stazione di Attigliano sulla Orte-Firenze.

MICHELI.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

La Camera,

in considerazione del grave disagio da tempo verificatosi nella cava di proprietà statale di Villa inglese-Santa Maria La Bruna, in Torre del Greco (Napoli),

invita il ministro dei trasporti a intervenire efficacemente e con tempestività per ridare comunque lavoro alle centinaia di cavatori, scalpellini e manovali attualmente licenziati impegnandoli, a giuste condizioni di salario, nella preparazione del pietrisco, nello sfruttamento del secondo strato della colata lavica per l'approntamento di massi da utilizzare nel ricarico e nel prolungamento delle scogliere foranee a protezione di strade ferrate, e in ogni altro lavoro di produzione della pregiata pietra vesuviana per opere ferroviarie.

CAPRARA, MAGLIETTA.

La Camera,

alle medaglie d'oro sia assegnato il permanente ferroviario in regolare concessione da parte del Ministero dei trasporti; e non, come adesso avviene, per disposizioni *ad personam* da parte della Presidenza del Consiglio.

ALMIRANTE, CALABRÒ.

PRESIDENTE. Gli ultimi venti ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno della VIII Commissione mi rimetto alla Camera.

Accetto gli ordini del giorno Colitto, Angioy e Pintus.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Gianquinto, posso solo assumere l'impegno di portarlo a conoscenza del ministro dei lavori pubblici, nella cui competenza rientra la materia.

Accetto l'ordine del giorno Fumagalli, facendo tuttavia presente che non posso assumere l'impegno che il problema possa essere portato a soluzione entro il corrente esercizio, del quale è già passato un quadrimestre. Assumo l'impegno di metterlo immediatamente allo studio per cercare, se è possibile, di risolverlo durante l'esercizio in corso.

Accetto l'ordine del giorno Spadazzi.

Non posso accettare l'ordine del giorno De Falco, perché l'ipotesi contemplata non è prevista dalle varie leggi che regolano la materia.

Accetto gli ordini del giorno Jannelli e Rubeo.

Posso accettare l'ordine del giorno Natoli come sollecitazione e impegno per lo studio. È stata già nominata una commissione, che ha concluso i suoi lavori. Ma sulle conclusioni della commissione il Ministero non ha ancora potuto prendere le sue determinazioni. Comunque il suggerimento dell'onorevole Natoli è condiviso dalla commissione, e spero che l'amministrazione possa giungere alle stesse conclusioni.

Ordine del giorno Badini Confalonieri: posso accettare il primo punto ma solo come raccomandazione. Si tratta di un problema del quale ci siamo anche occupati al Senato e che comporta una spesa di circa 100 miliardi. Posso assumere l'impegno che si continui a esaminare il problema, come si è già iniziato a fare, per vedere come e quando poter iniziare i lavori, entro qual numero di esercizi poter scaglionare la spesa. Gli altri due punti non riguardano il Ministero dei trasporti, ma quello dei lavori pubblici.

Accetto l'ordine del giorno Audisio, soprattutto come direttiva dell'amministrazione, la quale è già orientata in questo senso, senza escludere la possibilità, che mi auguro lontana, che, fino a quando non si sia completato il complesso delle ingenti necessità della gestione ferroviaria, non si renda indispensabile una qualche deroga. Mi auguro però che ciò non sia.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Colasanto, per il primo punto occorre un provvedimento di legge. Della materia si è occupata, ma senza che ancora siano completati gli studi, la commissione interministeriale dell'equo trattamento. Posso impegnarmi a sollecitare la commissione ad affrontare lo studio. Accetto il secondo punto, che concerne la Circumflegrea; posso accettare il terzo punto come raccomandazione per sollecitare lo studio nell'orbita dell'applicazione della legge 1952.

Circa l'ordine del giorno Greco, per la prima parte devo dire che la legge 13 maggio 1919 consente esplicitamente ai funzionari dell'amministrazione ferroviaria di poter far parte dei consigli di amministrazione degli enti nei quali le ferrovie partecipano come azionisti. Per il secondo punto mi pare che vi sia da rilevare che l'ordinamento giuridico e la legge di contabilità dello Stato non consente di poter comunicare al Parlamento i bilanci di società private, sia pure di proprietà dello Stato. Per il terzo punto devo assicurare l'onorevole Greco che l'ordine del

giorno Sturzo, che è stato accettato dal Governo e che si occupa del problema, è in attento esame da parte del Governo medesimo; e le ferrovie, naturalmente, si regoleranno in conseguenza della direttiva generale che sta per essere presa.

Accetto l'ordine del giorno Cacciatore.

Sull'ordine del giorno Di Nardo, riguardante la elettrificazione della Battipaglia-Taranto, devo dire che detta elettrificazione non è attuale nei programmi che sono stati predisposti e finanziati per i prossimi quattro anni. Ciò non esclude che possa essere oggetto di esame per un programma ulteriore. Intanto posso rassicurare l'onorevole Di Nardo, e anche l'onorevole Marotta, che ha presentato un identico ordine del giorno, ma con richieste più attuali, che proprio per questa linea l'amministrazione ha fatto fare degli studi che sono completati; ora si sta per trattare la commessa di alcuni motori *diesel* che consentiranno la possibilità di una trazione ugualmente potente quasi quanto quella delle elettro-motrici e con vantaggio sensibile nei confronti della trazione a vapore per il transito delle gallerie.

Accetto l'ordine del giorno Scaglia e quello Macrelli; anzi ho pregato l'onorevole Macrelli di considerare la possibilità di studiare insieme con i funzionari competenti il problema.

Ordine del giorno Vischia: il completamento della linea Tavernelle-Chiusi è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. L'elettrificazione Terontola-Foligno è naturalmente di competenza del Ministero dei trasporti. Devo dire però che non è predisposta nessuna progettazione. Tuttavia mi rendo conto che, trattandosi di un breve percorso che chiuderebbe l'anello delle linee elettrificate, il problema merita di essere esaminato con molto impegno, e in questo senso accetto l'ordine del giorno. Naturalmente lo accetto anche per quanto riguarda la ricostruzione della stazione ferroviaria.

Accetto anche l'ordine del giorno Angelucci Mario, che coincide con uno dei punti dell'ordine del giorno precedente.

Accetto l'ordine del giorno Baglioni, perché rientra nelle direttive dell'amministrazione.

Accetto l'ordine del giorno Marabini come impegno di studiare il problema e come impegno che sarà fatto di tutto per evitare gli inconvenienti lamentati.

L'ordine del giorno Villa concerne un problema di cui anche prima, come sottosegretario, mi ero molto occupato. L'amministra-

zione aveva predisposto un disegno di legge, sul quale non si è avuta la concordanza del Ministero del tesoro per valutazione diversa in ordine agli impegni che ne derivano. Posso assumere l'impegno di riprendere il problema e di insistere per la sua soluzione presso il Ministero del tesoro.

L'ordine del giorno Silvestri concerne un problema sentito anche dall'amministrazione ferroviaria. Posso quindi accettarlo come raccomandazione, perché si faccia di tutto per trovare quanto meno una parte delle somme necessarie durante l'esercizio in corso.

Posso assicurare l'onorevole Graziadei che è imminente la definizione della convenzione con la società. Accetto quindi il suo ordine del giorno come impegno a sollecitare la risoluzione del problema.

Accetto in linea di massima l'ordine del giorno Grilli.

Accetto i numeri 1 e 2 dell'ordine del giorno De Meo, che riguardano l'ultimazione dei lavori delle pensiline e l'inizio pressoché contemporaneo dell'elettrificazione Foggia-Bari. Per il terzo punto devo dire che in linea di massima l'amministrazione ferroviaria non ha mai creato dei depositi di carbone fuori dai propri impianti, e difatti tutto il consumo della zona viene alimentato con il deposito di Foggia.

Accetto il primo punto dell'ordine del giorno Sammartino. Il secondo punto non posso accettarlo che come raccomandazione, in quanto non posso assumere impegni precisi, dato che bisognerebbe vedere attraverso quali imprese le autolinee potrebbero essere esercitate.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Borsellino: esso concerne un problema molto sentito, ma che comporta una ingente spesa.

Accetto come raccomandazione anche l'ordine del giorno Agrimi: sono in corso i lavori per il piazzale e i binari. Ulteriori miglioramenti potranno essere esaminati alla luce delle possibilità finanziarie dell'esercizio.

Posso accettare l'ordine del giorno Gatto come impegno a sollecitare il Ministero del tesoro a dare la sua adesione, che finora è stata data solo in linea di massima.

Ordine del giorno Marzano: per i pensionati gli scontrini di viaggio sono stati elevati, prima da 4 a 6 e poi da 6 a 8. Non potrei in questo momento prendere un impegno preciso, tenendo conto di quelle esigenze di riveribilità a cui accennava l'onorevole Angelini poco fa. Siccome è stato già approvato dal Consiglio dei ministri, nel testo già approvato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

dalla Camera, il disegno di legge sulle concessioni di viaggio, è evidente che questo è un problema di cui si potrà parlarne in quella sede.

Accetto l'ordine del giorno Mazza.

Accetto anche l'ordine del giorno Capacchione. Siccome però il mantenimento in servizio è sempre condizionato alle disponibilità dei posti di pianta, se questa disponibilità ci sarà, io assumo l'impegno di non procedere a licenziamenti.

In merito all'ordine del giorno Marotta ho già risposto.

Circa l'ordine del giorno Sensi, posso dire che per le lettere a) e c) lo accetto come raccomandazione. Per quanto invece la lettera b), la nuova ferrovia Paola-Cosenza è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Per il secondo gruppo, che è in corso di stipulazione, nonché per questa ferrovia, posso dire che i mezzi di finanziamento ci sono.

Accetto l'ordine del giorno Cappugi.

Accetto anche l'ordine del giorno Covelli, tenendo presente che, per quello che riguarda soprattutto i numeri 2 e 3, l'accettazione può soltanto significare impegno di direttiva da parte del Ministero, ma nei limiti della legislazione vigente, perché in vari casi il Ministero ha dovuto vedere proprie decisioni annullate dal Consiglio di Stato. Posso però assicurare l'onorevole Covelli che, in linea di massima, la commissione che sta predisponendo il materiale ed il testo che deve disciplinare la materia, si orienta verso questo criterio.

Circa l'ordine del giorno Mancini, posso dire che per il numero 1°) mi pare di avere già risposto, ed in linea di massima lo accetto. Per il numero 2°) devo fare delle riserve, perché soprattutto in considerazione dei lavori che sono in corso lungo la linea Battipaglie-Reggio, che comportano dei notevoli rallentamenti, potrebbe verificarsi alla fine di novembre, cioè all'inizio del traffico di punta degli agrumi, la necessità di alleggerire la linea. Posso assicurare che si farà di tutto per mantenere il rapido entro i limiti della sopportabilità della linea.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Minasi, ma non posso accettare il termine del 31 dicembre, perché entro quella data la Commissione dovrebbe ultimare i suoi lavori. Sarà poi necessario un congruo periodo di tempo — che mi auguro non lungo — per l'amministrazione per l'elaborazione definitiva e per il concerto con gli altri ministeri.

Dall'ordine del giorno Riva accetto la seconda parte. La prima (cioè quella relativa a

un più efficiente armamento della linea) la accetto come raccomandazione. Accetto come raccomandazione anche la parte relativa alla gestione privata della Padova-Calalzo.

L'ordine del giorno Lopardi concerne problemi di competenza del Ministero dei lavori pubblici. È un problema di una imponente notevole, per il quale non sono in condizioni di poter dare un giudizio in questo momento.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Latanza. Si farà di tutto per venire incontro alla richiesta, tanto più che la tendenza del Ministero, compatibilmente con la disponibilità di personale, è avviata verso la costituzione di sezioni in tutti i capoluoghi di provincia di un certo interesse.

Ordine del giorno Gullo: il problema della Cosenza-Paola è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. La seconda parte posso accettarla come raccomandazione, cioè per studiare il problema.

Circa l'ordine del giorno Alessandrini, per quello che riguarda Gallarate lo accetto. Per la elettrificazione della Gallarate-Luino lo accetto come raccomandazione, nel senso che si studierà la possibilità di includerla nel programma integrativo al quale ho accennato. Quanto alla disciplina delle linee urbane, il problema è già allo studio.

Accetto come raccomandazione solo l'ordine del giorno Colognatti.

Alla accettazione dell'ordine del giorno Bensi osta l'ordinamento giuridico vigente, che dà discrezionalità di nomina al Capo dello Stato, su deliberazione del Consiglio dei ministri. Quindi non posso accettarlo. Vorrei però assicurare i presentatori che naturalmente il presupposto delle scelte è quello della capacità tecnica.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Ricca. Le ferrovie stanno facendo di tutto per trovare possibilità di sbocco a questi programmi di costruzione di nuovi alloggi.

Accetto l'ordine del giorno Bogoni.

Ordine del giorno Jacometti: come accennavo nel mio discorso, vi è una commissione che sta studiando il problema, anche in merito al trattamento economico del personale. Questa commissione si è impegnata a ultimare i suoi lavori entro il 31 dicembre. Accetto perciò l'ordine del giorno come raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno Pigni.

Ordine del giorno Concas: accetto la prima parte, non la seconda, anche perché tutto il complesso dei lavori e l'utilizzo dell'investimento è affidato dalla legge ad una commissione particolarmente costituita.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

Ordine del giorno Ghislandi: come ho già detto nella mia esposizione, lo accetto come oggetto di studio e di impostazione per il bilancio.

Posso accettare solo come raccomandazione l'ordine del giorno Merizzi, nel senso di unificare quello che è possibile unificare in questi vari servizi assistenziali e sanitari.

Ordine del giorno Fiorentino: avremo occasione di occuparci del problema quando fra giorni presenterò al Parlamento un disegno di legge con il quale si chiede l'autorizzazione alla seconda *tranche* di prestiti.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Gasparri.

Posso accettare l'ordine del giorno Sorgi solo come raccomandazione e oggetto di studio. Si tratta di un problema relativo all'organizzazione interna; e molti dei compiti che si vorrebbero affidati ad un nuovo ufficio sono già espletati dall'Avvocatura dello Stato.

Ordine del giorno Cotellessa: ho già detto che accetto l'impegno di riproporre il problema e di insistere presso il Ministero del tesoro.

In merito all'ordine del giorno Semeraro Gabriele, osservo che la partecipazione del personale nelle commissioni di avanzamento è già in atto, e non pare opportuno che venga ulteriormente estesa tanto più che questa partecipazione è solo di fatto e dal punto legislativo non perfettamente ancora regolata.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Calabrò, osservando che alcune delle elettrificazioni previste nell'ordine del giorno stesso sono già in corso di esecuzione.

Ordine del giorno Troisi: accetto il secondo e il terzo punto, e come raccomandazione il punto numero 1, in quanto l'elettrificazione che si farà a carico della Cassa per il Mezzogiorno, della Foggia-Bari e della Foggia-Pescara, porterà fatalmente, per una convenienza di esercizio, alla elettrificazione della Pescara-Ancona.

Accetto l'ordine del giorno Lenoci.

Ordine del giorno Semeraro Santo: non posso accettarlo che come raccomandazione.

Ordine del giorno Guadalupi: accetto il primo punto, cioè quello che si riferisce alla sollecita esecuzione dei lavori di elettrificazione del tratto ferroviario Foggia-Bari. Non posso invece accettare che come raccomandazione il secondo punto, che riguarda l'elettrificazione delle linee Brindisi, Taranto, Metaponto-Battipaglia e Bari, Taranto-Reggio Calabria, problema che dovrà essere esaminato in prosieguo di tempo.

In merito all'ordine del giorno Villani, debbo osservare che l'invito a non rinnovare ulteriormente la concessione presupporrebbe che la concessione debba essere rinnovata; invece, la concessione scadrà nel 1975 e il ministro può soltanto esaminare se ci sono le cause che ne legittimino la decadenza. Siccome sono state denunciate delle inadempienze, assicuro che su queste denunce il Ministero farà gli accertamenti del caso.

Dell'ordine del giorno Magno accetto soltanto il primo punto, non il secondo.

Accetto l'ordine del giorno Bartesaghi. Anche al Senato ho accettato un analogo ordine del giorno. Stiamo predisponendo il provvedimento in questo senso.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Amiconi, che chiede la ricostruzione del tronco ferroviario Carpignone-Roccaraso.

Accetto l'ordine del giorno Malagugini.

Non posso accettare l'ordine del giorno Simonini e mi permetto di fare alcune precisazioni su questo treno fantasma, che è stato oggetto di tanti commenti. Desidero precisare che di questo treno è stata decisa la costruzione nel 1947, anzi in quella occasione con lo stesso provvedimento si decise la costruzione di otto elettrotreni, perché si riteneva — secondo i calcoli del tempo — che potessero costare intorno a 200 milioni ciascuno. Successivamente, quando si ebbe la sensazione che, per gli aumentati costi, la costruzione di questi treni avrebbe comportato una somma molto maggiore, si ridusse il numero degli elettrotreni da costruire da otto a due. Il costo dei due elettrotreni è stato di un miliardo 450 milioni. (*Commenti a sinistra*). Onorevoli colleghi, non bisogna giudicare con severità il ministro che ha deciso questo, tanto più che si trattava di un ministro degno di ogni rispetto e che appartiene alla loro parte, il senatore Ferrari. Ciò dico per dimostrare che non si sono sciupati dei denari. Si è costruito un treno che si riteneva potesse veramente conferire prestigio alla rete ferroviaria.

MANCINI. In che data fu deciso di costruire questi elettrotreni?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. In data 29 gennaio 1947.

MANCINI. Mi riferisco alla costruzione dei due elettrotreni di lusso, non al progetto di costruirne otto. I due elettrotreni di lusso sono stati ordinati dal ministro Corbellini e hanno caratteristiche diverse dagli otto progettati dall'onorevole Ferrari.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

CAPPUGI. Le caratteristiche sono le medesime.

MANCINI. Non sono le stesse: quelli voluti dal ministro Corbellini sono elettrotreni di lusso. Siete sempre faziosi ed inesatti. (*Proteste al centro*).

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi preme precisare però, soprattutto per smentire quanto è stato affermato sul costo di esercizio, che il *deficit* dell'esercizio di questo elettrotreno dal 30 marzo 1953 è stato di circa 120 milioni. Il treno è stato poco frequentato anche per l'impostazione trisettimanale del suo servizio. Il treno sarà ritirato dalla circolazione con il 31 ottobre, perché, avendo percorso più di 100 mila chilometri, deve essere sottoposto alla necessaria opera di revisione. Quando quest'opera di revisione verrà compiuta, si esaminerà come utilizzarlo e si cercherà di dargli una impostazione di frequenza e di orari che renda possibile un maggiore utilizzo da parte del pubblico. Per queste considerazioni, non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Simoni, che vorrei pregare di non insistere per la votazione.

Accetto l'ordine del giorno Di Giacomo.

Ordine del giorno Pino: come ho già detto per un ordine del giorno simile, lo accetto a titolo di studio.

Accetto altresì a titolo di studio l'ordine del giorno Micheli.

L'ordine del giorno Caprara mi pare che sia eguale a quello dell'onorevole Mazza. Lo accetto.

Circa l'ordine del giorno Almirante, come ho già accennato poco fa, il Consiglio dei ministri ha già approvato, nel testo a suo tempo approvato dalla Camera, il disegno di legge sulle concessioni di viaggio. Pregherei l'onorevole Almirante di porre il problema in sede di discussione di quel provvedimento.

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

Onorevole relatore?

ANGELINI ARMANDO, *Relatore*. Per maggiore chiarezza, come mi è stato fatto osservare da molti settori, il dispositivo dell'ordine del giorno della Commissione deve essere così modificato: « riconosce essere inderogabile ed urgente che il Governo ponga allo studio il passaggio... ».

Con questa modifica, insisto perché la Camera voti l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Colitto?

COLITTO. Desidererei dall'onorevole ministro dati più precisi.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per la ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso sono in corso lavori per circa 600 milioni; per il completamento del tronco stesso occorre una ulteriore spesa di 1.200 milioni. Sul ricavato del prestito che ho preannunciato, e del quale discuteremo, l'amministrazione pensa di prelevare altri 500 milioni per la prosecuzione dei lavori.

COLITTO. Ringrazio e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Angioy?

ANGIOY. Ringrazio il ministro per avere accettato il mio ordine del giorno e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Pintus?

PINTUS. Poiché il ministro ha accettato il mio ordine del giorno, lo ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gianquinto?

GIANQUINTO. Prendo atto dell'impegno assunto dal ministro, e non insisto per la votazione. Mi auguro che il ministro si renda realmente conto della necessità di seguire queste opere.

PRESIDENTE. Onorevole Fumagalli?

FUMAGALLI. Non insisto. Ringrazio il ministro per il tono della sua risposta e per le assicurazioni date. Mi permetto di raccomandargli che faccia in modo che l'opera sia eseguita per l'esercizio in corso, tenendo presente che l'impegno assunto per il ripristino del doppio binario è il corrispettivo della rinuncia alla immediata adozione di altri miglioramenti.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Spadazzi e De Falco non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Jannelli?

JANNELLI. Ringrazio il ministro, che ha accettato il mio ordine del giorno, e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Rubeo?

RUBEO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Natoli?

NATOLI. Mi pare che il ministro abbia accettato il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il ministro ha detto che esiste una commissione, le cui conclusioni concordano in gran parte con ciò che ella ha prospettato nel suo ordine del giorno.

NATOLI. Anche per quanto riguarda la richiesta di cui al punto b)?

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Quest'ultima richiesta è stata oggetto di esame da parte della commissione. L'onorevole Natoli saprà che il Ministero aveva deciso in senso favorevole alla « Stefer » per la gestione di questo complesso, ma il Consiglio di Stato ha poi annullato il provvedimento. Il Ministero sta quindi riesaminando tutta la materia, che è molto complessa, e, nelle more, è stata autorizzata la « Stefer » a continuare, con licenza precaria e provvisoria. Quindi, prima che sia ultimato l'esame della questione, anche in riferimento ai rilievi del Consiglio di Stato, non posso accettare la sua proposta, se non nel senso di gestione a carattere provvisorio, che del resto la « Stefer » già conduce.

NATOLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Badini Confalonieri ?

BADINI CONFALONIERI. Prima di insistere o meno per la votazione, vorrei rivolgere due domande all'onorevole ministro. Egli non ha ritenuto di poter accettare il primo comma, per l'entità della spesa, che ha precisato in 100 miliardi. Devo fargli presente che il suo predecessore, in una riunione presso la camera di commercio di Torino, il 2 dicembre 1951, indicò la cifra esattamente nella metà; ma, soprattutto, fece presente che un progetto già esisteva, il quale prevedeva l'attuazione in quattro tempi, onde mi pare che l'importo della spesa non possa costituire un ostacolo.

PRESIDENTE. Onorevole ministro ?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Preciso che ho accettato l'ordine del giorno come raccomandazione. Però non posso assumere un impegno, anche perché l'eventuale inizio di questi lavori non può mai aver luogo durante l'esercizio in corso e perché la complessità della materia, anche in ordine all'importo, comporta un ulteriore approfondimento, a parte la necessità che l'opera venga eseguita in parecchi esercizi.

BADINI CONFALONIERI. Ma bisognerà pur cominciare da un esercizio. Per questo motivo, insisto per la votazione.

Per quanto riguarda i punti 2 e 3, mi pare che il ministro abbia risposto che la materia non è di sua competenza. Però vi è una competenza funzionale del Ministero dei trasporti, e una competenza amministrativa del Ministero dei lavori pubblici. A noi, in questa sede, interessa essere certi di avere l'appoggio, per la parte di competenza funzionale, dell'onorevole ministro dei trasporti. Quindi, insisto per la votazione anche dei punti 2 e 3.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. L'entità della spesa presenta dei contrasti, perché a volte si parla del solo Piemonte, mentre io poc'anzi valutavo la spesa sia per il Piemonte che per la Liguria, che si trova nelle stesse condizioni.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Audisio ?

AUDISIO. Desidererei che il mio ordine del giorno fosse votato, nonostante l'accettazione del ministro, per confortare col voto della Camera la volontà del ministro stesso di agire nel senso da me richiesto.

PRESIDENTE. Sta bene. Poiché l'onorevole Colasanto non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Greco ?

GRECO. Non insisto per la votazione, ma faccio notare che la legge cui l'onorevole ministro ha fatto richiamo si riferisce ai funzionari e agli impiegati, ma non agli amministratori, appunto per evitare che una stessa persona sia cointeressata e in grado di decidere le sorti di due società fra loro in rapporto commerciale. In questo modo la C. I. T., che, come è noto, rende servizi alle ferrovie per circa 700 milioni, finirebbe per essere amministrata dagli stessi amministratori che dovrebbero controllare l'andamento della azienda. Non insisto, pertanto, per la votazione; sottopongo semplicemente al senso di equilibrio dell'onorevole ministro la questione, chiedendogli se non creda che sussista questa incompatibilità.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Assicuro l'onorevole Greco che il problema, anche sotto questo specifico aspetto, sarà attentamente esaminato.

PRESIDENTE. Onorevole Cacciatore ?

CACCIATORE. Non insisto, con la raccomandazione però che l'accettazione sia operante.

PRESIDENTE. Onorevole Di Nardo ?

DI NARDO. Dovrei insistere per la votazione circa l'elettrificazione della Battipaglia-Taranto; ma poiché, se ho ben compreso, il ministro ha assicurato alla Camera di aver già ordinato delle commesse perché la predetta linea venga migliorata — eliminando così lo sconcio della trazione a vapore, che determina pericoli gravi e continuati, come ha dato prova ultimamente il sinistro verificatosi, con circa 500 vittime, decedute per asfissia — pregherei l'onorevole ministro di voler accelerare queste commesse e di fare quanto più presto è possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Scaglia ?

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

SCAGLIA. Sono grato all'onorevole ministro della sua accettazione. Poiché però conosco alcune delle difficoltà che il ministro dovrà superare per attuare quanto è richiesto nell'ordine del giorno, penso che il voto della Camera potrà facilitare il suo compito.

PRESIDENTE. Sta bene. Poiché gli onorevoli Macrelli e Vischia non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Mario Angelucci?

ANGELUCCI MARIO. Prendo atto di quanto ha dichiarato l'onorevole ministro, augurandomi che non si tratti soltanto di una promessa, ma di un impegno.

PRESIDENTE. Onorevole Baglioni?

BAGLIONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Marabini?

MARABINI. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Villa?

VILLA. Prendo atto e la ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Silvestri?

SILVESTRI. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei?

GRAZIADEI. Onorevole Presidente, il ministro prima ha dichiarato di accettare il mio ordine del giorno, e poi ha fatto altre dichiarazioni che sono in contrasto con l'ordine del giorno stesso. Io chiedevo, infatti, all'onorevole ministro se era d'accordo a iniziare i lavori della ricostruzione senza attendere la risoluzione dei rapporti fra Stato e società concessionaria. L'onorevole ministro ha detto che accettava il mio ordine del giorno, ma poi ha soggiunto...

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ho detto che accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, ma che l'impegno di dare immediatamente inizio ai lavori senza attendere la risoluzione degli atti con la società concessionaria non posso prenderlo, anche perché bisognerebbe, in tal caso, andare incontro a delle procedure di dichiarazione di decadenza, che comporterebbero l'impiego di maggior tempo in confronto a quello che occorre per l'espletamento delle pratiche di istruttoria quasi già ultimate e per la definizione degli accordi con la società.

GRAZIADEI. Devo, allora, insistere per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Grilli?

GRILLI. Il ministro, se ho ben compreso, ha detto di accogliere il mio ordine del giorno in linea di massima. Questa formula mi sembra un po' imprecisa. Poiché, in proposito, esiste una convenzione già stipulata tra il

Ministero dei trasporti e il comune di Gallarate, vorrei sapere dal ministro se, dicendo egli che accetta in linea di massima l'ordine del giorno, intenda dichiarare che verrà data immediata esecuzione alla convenzione stipulata e che quindi gli urgenti provvedimenti che io chiedo verranno adottati, ossia se il ministro si impegna a che vengano veramente adottati. Se il ministro dichiara di essere d'accordo con questa formulazione, non ho nessuna difficoltà a rinunciare alla votazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ho parlato di accettazione in linea di massima, perché l'attuazione del complesso progetto non può che essere graduale. Dei lavori sono stati fatti, altri saranno fatti immediatamente. Il resto si vedrà quando potrà essere compiuto, ed io spero che ciò avvenga nella stessa competenza dell'esercizio.

GRILLI. Dopo questi chiarimenti, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole De Meo?

DE MEO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Sammartino?

SAMMARTINO. Mentre ringrazio il ministro per le precisazioni che mi ha dato stamane sulla prima parte del mio ordine del giorno, desidero dichiarare che con l'ordine del giorno stesso io avevo inteso di fermare l'attenzione del ministro anche sul secondo punto. Quanto alla ricostruzione ferroviaria, non abbiamo più dubbi: l'onorevole Mattarella conosce assai da vicino noi e le nostre popolazioni ed è doveroso riconoscere che egli è stato sempre solidale con la nostra azione, fors'anche caparbia e petulante, per la ricostruzione integrale della ferrovia di cui l'ordine del giorno tratta. Ma al secondo punto si invita il Ministero dei trasporti ad esaminare tutte le possibilità perché gli autoservizi pubblici dell'alto Molise, i quali, malgrado ogni buon volere della ditta assuntrice, oggi lasciano a desiderare, siano messi in condizione di soddisfare le esigenze di tutta quella vasta ed accidentata zona di alta montagna, dove già si pensa con apprensione all'inverno che si avvicina.

Non insisto, quindi, per doveroso ossequio al ministro, sulla votazione; insisto però sulla necessità che si provveda urgentemente alla migliore sistemazione degli autoservizi pubblici nella zona che fa capo ad Agnone ed Isernia, ove giustamente si reclamano puntualità di orari, rinnovo di automezzi, creazione di linee confluenti dai centri minori a quelli maggiori, che sono cioè i centri amministrativi, giudiziari, commerciali e sco-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

lastici, su cui convergono correnti di traffico a vastissimo raggio da paesi isolati, lontani, arretrati, poveri, privi di tutto e perciò tanto più costretti ad accostarsi quotidianamente ai centri di commercio, di lavoro e di studio.

PRESIDENTE. Onorevole Borsellino?

BORSELLINO. Ringrazio il ministro dell'affidamento di studiare il problema e ripeto le stesse parole del ministro pronunciate nel recente discorso sul bilancio al Senato: « Il programma è destinato a migliorare sensibilmente le comunicazioni della Sicilia e delle regioni meridionali della penisola e di prevenire con provvida tempestività al programma di incremento agricolo ed industriale del sud che il Governo va attuando con organica visione e con appassionato impegno, specialmente attraverso la Cassa per il Mezzogiorno ».

Attraverso le sue stesse parole, io desidero proprio l'appassionato impegno del ministro, il quale è anche deputato della zona, e conosce bene i bisogni di quelle popolazioni, che hanno necessità assoluta che questa linea venga trasformata da scartamento ridotto in scartamento ordinario, al fine di migliorare le condizioni di vita d'una zona depressa.

PRESIDENTE. Onorevole Agrimi?

AGRIMI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gatto?

GATTO. Non insisto.

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

Onorevole Mazza?

MAZZA. Data l'accettazione da parte dell'onorevole ministro, sono sicuro della pronta realizzazione e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Capacchione?

CAPACCHIONE. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Marotta?

MAROTTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Sensi?

SENSI. Vorrei pregare l'onorevole ministro di chiarire il suo pensiero sul punto c) del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per il tratto Comigliatello-San Giovanni in Fiore ho accettato. Per l'altro completamente, il Ministero ritiene che sia molto utile, ma in questo momento non può assumere un impegno molto preciso.

PRESIDENTE. Onorevole Sensi, insiste dopo le dichiarazioni del ministro?

SENSI. Non insisto per la votazione. Denunciavo, però, un fatto grave e cioè che i lavori del tratto Camigliatello-San Giovanni in Fiore sono abbandonati da oltre un anno, con evidente danno per i cittadini e per la regione dove opera la riforma agraria.

PRESIDENTE. Onorevole Cappugi?

CAPPUGI. Ringrazio per l'accettazione del mio ordine del giorno, e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Covelli?

COVELLI. Ringrazio per l'accettazione, ma trattandosi non di spesa, bensì di un impegno a finalità sociali, per il fatto che il ministro afferma che la commissione sta studiando di realizzare le proposte accennate nell'ordine del giorno, credo che sia molto più comodo per il ministro recare a questa commissione degli orientamenti già votati dalla Camera. Quindi, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Mancini?

MANCINI. Insisto per la votazione anche per la prima parte, perché le dichiarazioni del ministro sono generiche ed in contrasto con quelle pronunziate nella discussione generale e qui e al Senato.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Mancini, insiste per l'ordine del giorno Minasi, di cui ella è cofirmatario?

MANCINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Riva?

RIVA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi?

LOPARDI. Non insisto. Riproporrò il problema in sede opportuna.

PRESIDENTE. Onorevole Latanza?

LATANZA. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Gullo?

GULLO. Quest'ordine del giorno viene costantemente presentato da parecchi anni, e viene sempre accolto come raccomandazione. Vorrei sapere dall'onorevole ministro che cosa intende dire con tale frase.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Avevo precisato, per la prima parte, che non potevo prendere alcun impegno perché di competenza del Ministero di lavori pubblici. La seconda l'accetto, come impegno di studio e di esame del problema.

PRESIDENTE. Onorevole Gullo, insiste dopo le dichiarazioni del ministro?

GULLO. Non insisto, ma vorrei far presente che ho usato l'aggettivo « serio » nel mio ordine del giorno, perché periodicamente, sulla stampa locale, appaiono lettere di rappresentanti del Governo a deputati del luogo

con cui si promette o addirittura si dice di aver provveduto in maniera definitiva.

Tanto è vero che un deputato della mia regione ha presentato tempo addietro una interrogazione con la quale chiedeva al ministro di conoscere dalla sua ben nota cortesia (parrebbe una cosa ironica, ma non lo è, perché questo deputato è sempre cortese) a qual punto si trovava l'esecuzione del già da tempo finanziato progetto per la rettifica della famosa strada ferrata Cosenza-Paola.

Questo progetto, è finanziato? Se lo è, quale è la ragione di questo maggiore studio? Non riesco più ad orizzontarmi. Se non è finanziato, allora lo si dica chiaramente perché le popolazioni ritengono invece che il progetto sia finanziato e non si rendono ragione del perché non si inizino questi lavori.

È bene che si sappia da tutti che il finanziamento per la Cosenza-Paola è una babbola che si ripete esclusivamente perché venga stampata sui giornali locali. Per questo soltanto ho creduto di prendere la parola. (*Approvazioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Alessandrini?

ALESSANDRINI. Non insisto per quanto riguarda il rinnovamento della stazione di Gallarate. Per il secondo punto devo chiedere una chiarificazione sulla subordinata. Il ministro ha assicurato che sarà studiata la possibilità di comprendere l'elettrificazione della Gallarate-Luino nel programma in corso di elaborazione. Però non mi ha risposto se nel frattempo intende adottare misure per munire questa linea di automotrici che risolvano in parte il problema.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Come l'onorevole Alessandrini sa, purtroppo la disponibilità delle automotrici è molto scarsa. Comunque, assumo l'impegno di fare di tutto per cercare di andare incontro alla sua richiesta.

PRESIDENTE. Onorevole Alessandrini, insiste dopo le dichiarazioni del ministro?

ALESSANDRINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cognatti?

COLOGNATTI. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Mancini, quale cofirmatario dell'ordine del giorno Bensi, insiste per la votazione?

MANCINI. Non insisto. Faccio tuttavia presente che ripresenteremo il problema della moralizzazione degli alti gradi della burocrazia in altro momento. Oggi ci meravigliamo soltanto del silenzio dell'onorevole Mattarella dopo le gravi dichiarazioni fatte dall'onorevole Bensi in quest'aula nei confronti

del direttore generale dell'azienda delle ferrovie.

PRESIDENTE. Onorevole Ricca?

RICCA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni?

BOGONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Jacometti?

JACOMETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Pigni?

PIGNI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Concas?

CONCAS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ghislandi?

GHISLANDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Merizzi?

MERIZZI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Fiorentino?

FIORENTINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gaspari?

GASPARI. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Sorgi?

SORGI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cotellessa?

COTELLESA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Gabriele?

SEMERARO GABRIELE. Ringrazio, e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Calabrò?

CALABRO'. Insisto per la seconda parte.

PRESIDENTE. Sta bene. Poiché l'onorevole Troisi non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Capacchione, insiste per l'ordine del giorno Lenoci, di cui ella è cofirmatario?

CAPACCHIONE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Santo?

SEMERARO SANTO. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Guadalupi?

GUADALUPI. Insisto per la votazione della prima parte del punto 1), relativa al tratto ferroviario Foggia-Bari.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Villani?

VILLANI. Non insisto. Ritengo però sia necessario che il ministro si impegni a disporre urgentemente una inchiesta sulla ferrovia in concessione Benevento-Cancello, perché non è esatto che vi siano solo delle denunce generiche, ma vi sono state denunce gravi e circostanziate.

Vorrei dare lettura del brano di una lettera del senatore democristiano Lepore, pub-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

blicata dal *Popolo* del 26 aprile 1950: « Ho avuto occasione il giorno 18 andante di viaggiare sulla linea sovvenzionata Benevento-Napoli, via Valle Caudina, con la littorina delle ore 8, e per civico dovere e per dovere di parlamentare delle province di Benevento ed Avellino, debbo richiamare l'attenzione delle preposte autorità di sorveglianza sul disservizio di tale ferrovia, rendendole fin da ora responsabili di qualsiasi incidente possa nel tempo verificarsi, a causa dell'attuale stato di cose... A quanto mi si è riferito — ed io stesso lo ho accertato — l'andazzo di tale disservizio è più che cronico, sfacciatamente sopportato e protetto, e la cosa è molto grave perché invano l'opinione pubblica del posto si è lamentata ».

Dunque, si tratta di irregolarità denunciate con questo tono da un senatore del partito della democrazia cristiana. Ebbene, si rende necessario, come ho detto, che da parte del ministro si proceda a disporre con urgenza una inchiesta.

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

PRESIDENTE. Onorevole Magno ?

MAGNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bartesaghi ?

BARTESAGHI. Non insisto.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per chiarezza, preciso che il mio impegno, conformemente a quello assunto al Senato, riguarda l'applicazione della tariffa n. 5 e non di quella n. 6.

PRESIDENTE. Onorevole Amiconi ?

AMICONI. Non insisto, signor Presidente, per ciò che riguarda la prima parte, che è stata accolta dal ministro. Vorrei però alcune precisazioni intorno alla seconda parte del mio ordine del giorno, che mi pare sia stato in un primo momento pure accettato dal ministro, che poi ha rettificato nel senso di poterlo accettare come raccomandazione. Si tratta del problema generale delle comunicazioni ferroviarie nel Molise.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Amiconi, questo problema, come ho già detto, rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici. Il suo ordine del giorno, nella seconda parte, non posso che accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Malagugini ?

MALAGUGINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Simonini ?

SIMONINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Di Giacomo ?

DI GIACOMO. Sono molto grato all'onorevole ministro per avere accettato il mio

ordine del giorno, che del resto ha per oggetto un problema comune ad altri ordini del giorno presentati da altri colleghi del settore democristiano e del settore comunista. È evidente che il problema è assai importante, e vorrei che l'accettazione dell'onorevole ministro fosse corroborata dalla deliberazione della Camera alla cui sensibilità faccio appello perché dia un segno di tangibile solidarietà da parte di quest'alto Consesso a quelle popolazioni, così duramente colpite dalla guerra, considerato altresì che il tronco ferroviario Carpinone-Castel di Sangro è l'unico distrutto dalla guerra non ancora ricostruito.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Pino ?

PINO. Signor ministro, se non ho male udito, mi sembra che ella abbia accettato il mio ordine del giorno come materia di studio.

Non insisto, quindi, sulla votazione. Vorrei soltanto raccomandare alla buona volontà del ministro di voler tradurre questo studio in termini concreti, nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Micheli ?

MICHELI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caprara ?

CAPRARA. Non insisto. Prendo atto dell'impegno che è stato assunto dall'onorevole ministro circa un intervento urgente ed efficace.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Almirante non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Passiamo ai voti.

Pongo, anzitutto, in votazione, nella sua ultima formulazione, l'ordine del giorno della Commissione, per il quale il Governo si è rimesso alla Camera:

« La Camera,

in sede di approvazione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54,

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

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

considerato che si tratta di due settori di traffico di natura diversa oggi tra loro in concorrenza disordinata e dannosa, ma che debbono essere, nell'interesse del paese, effi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

cacemente coordinati in un superiore piano di collaborazione e di onesta concorrenza, col porre i diversi mezzi di trasporto sullo stesso piano economico di esercizio, senza superati concetti protezionisti, ma con l'intento di offrire all'utente il minor prezzo corrispondente al minor costo del trasporto effettuato;

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

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

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

riconosce

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

(È approvato).

Pongo in votazione la prima parte dell'ordine del giorno Badini Confalonieri, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

preso atto della situazione di particolare difficoltà nella quale si trova la regione piemontese in punto di comunicazioni stradali e ferroviarie sia per ragioni di ubicazione che di perdurante trascuratezza;

ravvisata la necessità di ovviare agli intralci che in tal guisa si apportano ad un favorevole sviluppo dei traffici e del commercio, creando disagio e diffuso malcontento;

tenuto conto del rapporto costo-rendimento delle opere sottoelencate,

invita il Governo

a provvedere il Piemonte:

1º) di una rete ferroviaria elettrica a corrente continua in conformità a quella nazionale e secondo gli affidamenti più volte dati ».

(È approvata).

Pongo in votazione la parte successiva dello stesso ordine del giorno.

« 2º) di uno sbocco (traforo del Col Ferret o del Gran San Bernardo) che possa raccogliere il traffico del centro e del nord Europa verso i porti liguri sulla più rapida e naturale direttrice, da attrezzarsi con la camionale Ceva-Savona e con il ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia;

3º) di uno sbocco che realizzi le comunicazioni stradali est-ovest con imbocchi ad annessamento minimo, e cioè col traforo stradale sovrastante quello ferroviario del Frejus, che attacca Bardonecchia a Modena ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Audisio, accettato dal Governo:

« La Camera,

discutendo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54;

considerando che l'aver concesso ad imprese private l'appalto di lavori e servizi essenziali per il funzionamento delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, quali il « movimento » e la « manovra », lungi dall'aver portato a benefici risultati, ha in certi casi creato difficoltà, inconvenienti ed incidenti anche gravi,

impegna il ministro

a non stipulare nuovi contratti di appalto e a non rinnovare quelli ancora in corso, affinché tutti i servizi relativi al funzionamento, alla sicurezza e manutenzione dei servizi e mezzi delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, vengano governati direttamente dall'amministrazione ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Scaglia, accettato dal Governo:

« La Camera,

considerato che, mentre sono in vigore riduzioni ferroviarie per determinate località e manifestazioni, non sono ancora state ristabilite le riduzioni ferroviarie per gli emigranti;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

ritenendo che nessuna categoria di viaggiatori sia più meritevole di considerazione al riguardo di quella di coloro che, spesso in condizione di estrema indigenza, sono costretti ad affrontare viaggi costosi per cercare in terra straniera il sostentamento che il nostro paese non può dare loro,

invita il Governo a emanare norme che rimettano in vigore le riduzioni ferroviarie già vigenti a favore degli emigranti ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Graziadei, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

considerata la urgente necessità della ricostruzione della Napoli-Piedimonte d'Alife, nel tratto a vapore Capua-Piedimonte, da lungo tempo attesa e più volte solennemente promessa:

considerato altresì:

che per tale opera è stato già approntato il relativo progetto e sono state stanziato le somme occorrenti;

che l'unico ostacolo all'inizio dei lavori consiste, secondo una comunicazione del ministro, nella mancata soluzione dei rapporti tra Stato e società concessionaria;

che tali rapporti non possono, nè debbono impedire la immediata ricostruzione, ben potendo essi essere risolti nel corso dei lavori o anche successivamente,

invita il Governo

a dare immediatamente inizio all'opera di ricostruzione della Napoli-Piedimonte d'Alife, nel tratto a vapore Capua-Piedimonte senza attendere la sistemazione dei rapporti tra Stato e società concessionaria.

(È approvato - Applausi).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Covelli, accettato dal Governo:

« La Camera,

di fronte alla sempre più sfrenata corsa al monopolismo delle grosse imprese concessionarie di linee automobilistiche,

invita il ministro dei trasporti

a dare, finalmente, esecuzione alle, tante volte, promesse modifiche delle attuali norme che regolano la materia dei trasporti in concessione, adeguandole alle nuove esigenze di traffico e di carattere sociale.

E, frattanto,

impegna il ministro

nei rapporti con le concessioni attuali e di fronte a richieste di nuove concessioni, ad adottare i seguenti criteri:

1°) respingere le richieste di nuove concessioni o di aumento di corse quando queste mirassero, ed accade sempre, non a servire l'interesse pubblico, ma a neutralizzare le oneste e legittime richieste di piccoli imprenditori;

2°) abolire i divieti di servizio locale che sono diventati per le grosse imprese monopolistiche lo strumento di cui esse si servono per affamare le piccole imprese e, quindi, obbligare le popolazioni interessate a sempre maggiori disagi;

3°) considerare titolo di preferenza, nell'attribuire nuove concessioni, quello delle società a struttura familiare o cooperativa, nell'intento di assolvere concretamente alle profonde finalità sociali, di cui all'impegno nel programma dell'attuale Governo ».

(È approvato).

Passiamo all'ordine del giorno Mancini.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo la votazione per divisione.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione il primo punto dell'ordine del giorno Mancini, accettato dal Governo:

« La Camera,

considerata la situazione di inferiorità della Calabria nel settore delle comunicazioni ferroviarie,

impegna il Governo:

1°) alla ripresa immediata dei lavori per la costruzione della ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, da oltre un anno interrotti con grave pregiudizio delle opere già compiute »;

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo punto accettato dal Governo a titolo di studio:

« 2°) al mantenimento di tutti i treni attualmente funzionanti sulla linea Roma-Reggio Calabria, compreso il rapido 560-561 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Latanza, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

considerato il continuo e rapido sviluppo della motorizzazione in provincia di Taranto;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

tenendo presente l'assoluta insufficienza del discontinuo servizio su Taranto — ora bi-settimanale, e trisettimanale dal prossimo 1° novembre — disposto dal Compartimento di Bari,

invita il Governo a voler sollecitamente istituire a Taranto un ufficio della motorizzazione civile ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Colognatti, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

in sede di discussione del bilancio dei trasporti;

rilevato lo stato di disagio derivante alle comunicazioni interne ed internazionali per lo stato di inefficienza della linea ferroviaria che congiunge Trieste a Venezia (cioè al territorio nazionale) ridotta dalle circostanze belliche a linea per lunghi tratti ad un solo binario,

sollecita

dal Ministero dei trasporti la pronta esecuzione dei lavori di ripristino, per tutta tale linea, del doppio binario, completandone inoltre l'elettrificazione già per gran parte progettata ed anche parzialmente eseguita ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Gaspari, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

visto che ai rappresentanti dei ferrovieri mutilati ed invalidi di guerra, designati dall'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, sono state accordate da parte del Ministero dei trasporti speciali concessioni, onde dare ai medesimi la possibilità di attendere adeguatamente alla rappresentanza ed alla tutela degli interessi della relativa categoria;

considerato che, ai sensi del disposto contenuto nell'articolo 2 del regio decreto 19 aprile 1923, n. 850, l'Associazione nazionale combattenti e reduci ha la tutela degli interessi morali e materiali di tutti i combattenti e reduci, iscritti e non iscritti all'Associazione, così come l'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra rappresenta e tutela gli interessi della relativa categoria;

tenuto presente che nell'ambito dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, in virtù del disposto contenuto nell'articolo 84

dello statuto sociale, opera un Comitato di ferrovieri ex combattenti e reduci, cui sono demandate la rappresentanza e la tutela degli interessi della categoria nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

ad estendere ai rappresentanti dei ferrovieri ex combattenti e reduci designati da detto Comitato le stesse concessioni accordate ai rappresentanti dei mutilati ed invalidi di guerra, onde dare ai medesimi la possibilità di tutelare adeguatamente gli interessi della categoria ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione la seconda parte dell'ordine del giorno Calabrò, accettata dal Governo a titolo di studio:

« La Camera invita il Governo ad aumentare su dette linee il numero dei treni e delle vetture e la dislocazione di automotrici atte a disimpegnare i servizi regionali sì che la marcia di diretti destinati ai lunghi tragitti, non venga arrestata da numerose estenuanti fermate intermedie ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Semeraro Santo, accettato dal Governo a titolo di studio:

« La Camera,

considerato che nelle stazioni di Brindisi e Lecce, l'aumentato traffico dei viaggiatori esige attrezzature adeguate a rendere più agevole e sicuro il movimento dei viaggiatori,

invita il Governo

a provvedere alla costruzione dei necessari sottopassaggi ».

(È approvato).

Pongo in votazione la prima parte dell'ordine del giorno Guadalupi, accettata dal Governo limitatamente al tratto ferroviario Foggia-Bari:

« La Camera,

tenuto presente il voto più volte espresso dalle Camere di commercio e da numerosi enti amministrativi ed economici meridionali;

considerato che l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee ferroviarie del Mezzogiorno d'Italia rispondono ad impellenti necessità per lo sviluppo economico e sociale di quelle regioni,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

invita il Governo ad accelerare l'esecuzione dei lavori di elettrificazione del tratto ferroviario Foggia-Bari».

(È approvato).

Pongo allora in votazione l'ordine del giorno Di Giacomo, accettato dal Governo:

« La Camera,

riconosciuto che è doveroso per lo Stato completare la ricostruzione dei tronchi ferroviari distrutti dagli eventi bellici;

considerato che la ferrovia Pescara-Roccasano-Napoli, lunga circa 250 chilometri, è interrotta dal piccolo tratto non ricostruito tra Carpinone e Castel di Sangro, il che riduce al minimo il numero dei viaggiatori che dall'Abruzzo devono recarsi nella Campania, nel Lazio e nel Molise;

ritenuto che la predetta linea trasappenninica ha notevole importanza anche per la difesa militare, come dimostrò l'ultima guerra,

impegna il Governo a provvedere alla ricostruzione del tronco ferroviario Carpinone Castel di Sangro ».

(È approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno. Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-1954, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 219).

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

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

MAZZA, Segretario, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 1.366.000.000.

Debito vitalizio, lire 85.385.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione interna, lire 6 miliardi e 940.283.000.

Spese diverse, lire 50.000.000.

Totale della categoria I — Parte ordinaria, lire 8.441.668.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 50.800.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 9.240.771.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 153.000.000.

Spese diverse, lire 47.000.000.

Totale della categoria I — Parte straordinaria, lire 9.491.571.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. (Spese effettive ordinarie e straordinarie), lire 17.933.239.800.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

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

MAZZA, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 219).

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

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1953-54, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria,* lire 265.182.450.000.

Titolo II. *Parte straordinaria,* lire 4.653.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 269.835.450.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine.* — Gestione autonoma dei magazzini, lire 84.000.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 5.000.000.000.

Officine, lire 38.710.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 41.728.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 165.300.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 379.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 2.631.680.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 80.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 405.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 840.000.000.

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

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (stralcio), nulla.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome

Titolo XIV. Partite di giro, lire 14.155 milioni.

Totale generale dell'entrata, lire 457.929.430.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 265.182.450.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 4.653.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 269.835.450.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini ed officine — Gestione autonoma dei magazzini, lire 84.000.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 5.000.000.000.

Officine, lire 38.710.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 41.728.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 165.300.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 379.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 2.631.680.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 80.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale lire 405.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 840.000.000.

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

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (stralcio), nulla.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 173.938.980.000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 14.155.000.000.

Totale generale della spesa, lire 457.929.430.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1953-54.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, identici nei testi della Commissione e del Governo, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

«L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).»

(È approvato).

ART. 3.

«L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1953-54, in lire 35.500.000.000.»

(È approvato).

ART. 4.

«L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1953-54, nella misura dell'1,50 per cento.»

(È approvato).

ART. 5.

«I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Governo di iscrivere somme con decreti da emanare in

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1953

applicazione del disposto dell'articolo 41 - secondo comma - del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.»

(È approvato).

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

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. È stato predisposto stamane l'ordine dei lavori di questa settimana e anche l'ordine degli interventi, tenendo conto non tanto dell'argomento specifico del quale i singoli deputati si occuperanno, quanto della necessaria alternanza degli interventi fra i vari gruppi.

Ho fatto comunicare ai singoli gruppi qual è il tempo complessivo assegnato affinché si possa esaurire la discussione dei tre restanti bilanci entro la sera di venerdì, perché nella mattina di sabato avrà luogo, per accordi già presi col Presidente del Senato, la votazione per la elezione dei giudici della Corte costituzionale.

Presentazione di un disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, concernente nuove norme sulle pensioni del personale costituito dalle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

La seduta termina alle 14,20.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI