

CDXXI.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 19 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI E DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	25249	SORGI 25311
Disegno di legge (Seguito della discussione):		PRIORE 25311
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 (2028)	25249	AMIGONI 25311
PRESIDENTE	25249	Interrogazioni e mozione (Annunzio) 25313
CAVALLARI VINCENZO	25250, 25310	Sull'ordine dei lavori:
MACRELLI	25253, 25310	NAPOLITANO GIORGIO 25313
CONCETTI	25253, 25310	CHIARAMELLO 25313
CAPPUGI	25254, 25310	PRESIDENTE 25313
CALASSO	25256, 25310	
AMENDOLA PIETRO	25257, 25310	La seduta comincia alle 16.
ZANIBELLI	25258, 25310	GUADALUPI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta di ieri.
BIGIANDI	25259, 25310	(È approvato).
CAIATI	25260, 25310	Congedi.
ALESSANDRINI	25261, 25311	PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bettinotti, Matteucci e Scalia.
MUSOLINO	25263, 25311	(I congedi sono concessi).
BORSELLINO	25263, 25311	Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (2028).
TOGNONI	25264, 25311	PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.
FRANCESCHINI GIORGIO	25265, 25311	Come la Camera ricorda, nella seduta di questa mattina è stata chiusa la discussione generale.
BIASUTTI	25266, 25311	Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello degli onorevoli Cavallari Vincenzo, Nenni Giuliana e Gelmini:
RAFFAELI	25267, 25311	« La Camera,
DI PAOLANTONIO	25269, 25311	rilevato che la ferrovia Copparo-Ferrara-Cento-Modena attualmente gestita in conces-
MENOTTI, <i>Relatore</i>	25269	
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	25272	
	25305, 25310, 25311	
BARDANZELLU	25282	
SENSI	25310	
ANGELUCCI MARIO	25310	
NAPOLITANO GIORGIO	25310	
CUTTITTA	25310	
RIVA	25310	
CORONA GIACOMO	25311	
PETRILLI	25311	
FABRIANI	25311	
MARZANO	25314	

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

sione dalla Società Veneta costituisce una necessità insostituibile della zona e quindi va mantenuta e, nel contempo, ammodernata,

considerato che la soppressione della predetta ferrovia non può essere giustificata nemmeno da esigenze finanziarie in quanto essa comporta, per lo Stato, un onere assai inferiore per chilometro, di quello che comportano, in diverse parti d'Italia, numerose altre ferrovie in concessione che, per altro, vengono mantenute in funzione,

tenuto presente che lo stato delle strade della zona, già sature di traffico; il clima che per vari mesi rende, mercé la fitta nebbia, assai difficile e, talora, impossibile la circolazione di automezzi, non consigliano la sostituzione della linea ferroviaria con un servizio di autolinee;

preso atto della unanime volontà espressa in formali delibere dai consigli provinciali di Ferrara e di Modena, da tutti i consigli comunali della zona, dalle associazioni sindacali, dai rappresentanti dei partiti comunista, democristiano, liberale, socialista, socialdemocratico, dai rappresentanti delle camere di commercio di Ferrara e di Modena,

fa voti

perché la predetta ferrovia venga mantenuta e, nel contempo, rammodernata.

In via subordinata, per il caso in cui si ritenga impossibile il mantenimento della ferrovia e opportuna la sua sostituzione con autolinee,

invita il Governo

stante le palesi, gravi e numerose inadempienze contrattuali di cui da tempo immemorabile e fino ad oggi si è resa responsabile la Società veneta, a revocare nei confronti di detta società la concessione del servizio e a provvedere a un nuovo atto di concessione a favore delle Amministrazioni provinciali e comunali interessate, con le modalità che con le stesse potranno essere rapidamente concertate e secondo la formale istanza presentata al Ministero dei trasporti dalla Amministrazione provinciale di Ferrara con delibera votata all'unanimità da quel consiglio il 16 marzo 1956 ».

L'onorevole Vincenzo Cavallari ha facoltà di svolgerlo.

CAVALLARI VINCENZO. L'ordine del giorno ha degli aspetti di carattere generale, sui quali però non desidero intrattenere i colleghi. Tali aspetti consisterebbero nella utilità o meno di sostituire, alle attuali linee secondarie esistenti in Italia e che rappresen-

tano un onere per lo Stato, delle linee di auto-servizi. Altri colleghi, appartenenti ai vari settori di questa Camera, si sono dimostrati contrari o favorevoli a questo punto di vista.

Quello che desidero precisare alla Camera e all'onorevole ministro è che il mio ordine del giorno non vuole affatto portare una parola in favore o contro questa questione di carattere generale. Noi diamo per scontato che vi possano essere in Italia determinate linee secondarie che richiedono il loro smantellamento e l'eventuale sostituzione con servizi di autolinee. Questo potrà darsi, e su ciò, in questo momento, non ci esprimiamo.

Sta di fatto però che la linea alla quale mi riferisco con il mio ordine del giorno, cioè la linea Copparo-Ferrara-Cento-Modena, linea secondaria data in concessione alla Società Veneta, attualmente ha ancora una sua funzione da svolgere e, a nostro avviso, non può e non deve essere smantellata e sostituita, così come pare sia invece l'opinione del Ministero dei trasporti, con un servizio di autolinee; ma deve invece essere rammodernata e conservata al suo servizio.

I motivi per cui noi affermiamo queste circostanze sono dettati dall'ambiente in cui la linea svolge la sua attività, e dalle condizioni stradali della zona. Quanto all'ambiente, ricorderò ai colleghi che quella zona, specialmente negli ultimi tempi, è stata caratterizzata da un'imponente fioritura di frutteti e di promettenti coltivazioni agricole. Le frutta che in quella zona si raccolgono — e che impiegano, d'altra parte, un numero notevole di operai dell'agricoltura e dell'industria — hanno bisogno di essere smaltite nel più breve termine possibile. Pertanto riteniamo che solo, o comunque in modo prevalente, con un servizio di ferrovia si possa venire incontro alle necessità di quel mercato, meglio di quanto si possa fare con un servizio di autolinea.

D'altra parte, raccomanda il mantenimento delle ferrovie l'osservazione che questa mattina ho sentito fare dal collega Lombardi e che, del resto, è stata avanzata anche da parte di altri colleghi nel corso di questa discussione, relativa alla previsione di quello che sarà il traffico che verrà immesso nella strada a seguito dell'abolizione di questa ferrovia e della sua sostituzione con un numero notevole di automezzi, in quanto queste autolinee che dovrebbero sostituire la ferrovia dovrebbero disporre di un numero notevole di automezzi e per percorsi di non breve durata.

La strada che congiunge Ferrara con Modena è oggi percorsa da un numero notevole

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

di automezzi. Da recenti statistiche rese pubbliche dalla camera di commercio di Ferrara, risulta che nella sola annata del 1953 e nella sola nostra provincia, si sono avuti 92 morti per sinistri stradali. È un dato che io non so se sia superiore o inferiore a quello delle altre provincie; tuttavia, è un dato che dimostra che sulle strade della nostra provincia non sia conveniente, fino a che determinati lavori di ampliamento stradale non siano stati compiuti, immettere altri automezzi e, in particolare, faccio presente che proprio quelle strade che sono interessate alla ferrovia Ferrara-Modena sono fra quelle più frequentate della provincia di Ferrara.

È stato affermato che la soppressione di questa linea secondaria sarebbe nei progetti del Governo, in quanto si ritiene che non sia più opportuno da parte dello Stato che vengano impiegati nell'esercizio di questa ferrovia mezzi finanziari ingenti, quali sono quelli richiesti per il contributo che ai sensi delle leggi vigenti lo Stato deve corrispondere alle società private gestrici di queste linee e che siano in regime economico deficitario. Noi non intendiamo includere nella discussione di un ordine del giorno problemi di carattere generale di vera e propria politica finanziaria e di politica dei trasporti; noi non intendiamo confermare né smentire osservazioni di questo genere. Vogliamo solo dire che, anche prendendo per buone le intenzioni che pare siano proprie del Ministero dei trasporti di ricorrere alle linee automobilistiche, allo scopo di far risparmiare allo Stato l'onere rappresentato dai tributi che vengono versati dalle società private gestrici delle linee, se si vuole seguire questa linea, il buon senso vorrebbe che si incominciasse a sopprimere quelle ferrovie secondarie gestite da società private che comportano un maggiore onere finanziario.

Viceversa, noi abbiamo visto dalla relazione dell'onorevole Bima al bilancio dei trasporti dell'anno scorso che la ferrovia della quale io parlo nel mio ordine del giorno e precisamente la linea Copparo-Ferrara-Cento-Modena è fra quelle che, pur non essendo certamente attiva, pur richiedendo un contributo da parte dello Stato, è in coda per entità di contributo ad un grandissimo numero di altre ferrovie che questo contributo ricevono, contributo di cui beneficiano da molti decenni e che a volte è superiore a quello attualmente corrisposto alla ferrovia sopraccitata. Infine, io vorrei ricordare l'unanimità dei consensi che nella nostra provin-

cia conforta la tesi che in questo momento sto illustrando alla Camera. Le amministrazioni provinciali di Modena e di Ferrara si sono riunite e con deliberazioni votate alla unanimità da parte sia dei gruppi di minoranza che da quelli di maggioranza hanno espresso l'avviso che non si debba addivenire allo smantellamento di questa ferrovia secondaria, e che invece si debba operare il suo ammodernamento e la sua conservazione.

Così pure, oltre alle amministrazioni provinciali e sempre all'unanimità, si sono pronunciati i consigli comunali della provincia di Ferrara e della provincia di Modena e nello stesso senso si sono pronunciati favorevolmente tutti i partiti politici della provincia di Ferrara, dal partito democristiano a quello comunista, dal partito socialdemocratico a quello liberale, che si sono appositamente riuniti nella sede dell'amministrazione provinciale di Ferrara per discutere e deliberare sopra questo problema. Quindi, non pare, onorevoli colleghi, che il merito della particolare questione che noi presentiamo alla attenzione del ministro e della Camera, possa essere messo in dubbio, questione sulla quale si sono espressi attraverso queste deliberazioni, ripeto, le amministrazioni provinciali e comunali, tutti i partiti e tutti i gruppi politici rappresentativi dell'opinione pubblica, e queste deliberazioni non riguardano affatto il problema generale dello smantellamento o del mantenimento delle linee secondarie, riguardano invece quella determinata linea secondaria che, a nostro avviso, e per i motivi che molto succintamente ho esposti, deve essere mantenuta.

Però, poiché quando si sostiene una tesi come questa che a tutti noi appare buona bisogna anche rassegnarsi a pensare che altri siano di parere diverso dal nostro e quindi occorre fare delle ipotesi subordinate, voglio dire alla Camera che, nel caso in cui il Ministero dei trasporti per motivi che riterrà giusti e che noi tuttavia non possiamo condividere ritenesse di non poter recedere dal suo punto di vista di sostituire le ferrovie secondarie con un servizio di autolinee, le amministrazioni provinciali di Ferrara e di Modena e quelle di tutti i comuni delle due province interessati alla linea della quale ho parlato hanno con la stessa unanimità posto al Ministero dei trasporti una domanda. Hanno chiesto che, nel caso in cui si debba giungere alla istituzione di autolinee, le stesse vengano gestite dagli enti locali. Mi pare che questa sia la più ortodossa possibile delle

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

richieste. Nella stessa legislazione che da lunghi decenni regola il settore di cui in questo momento si discorre si vede che le amministrazioni provinciali hanno diritto di preferenza nella concessione di servizi di questa natura. D'altra parte in queste leggi esistono clausole che affermano che le concessioni debbono essere revocate da parte dello Stato qualora la società concessionaria del servizio non abbia osservato le clausole del contratto di concessione.

Ora da una parte ci troviamo di fronte al voto unanime degli enti locali che chiedono la concessione del servizio di autolinee e dall'altra parte di fronte alla società privata concessionaria del servizio, la Società veneta, la quale da molti decenni a questa parte non ha adempiuto importantissime clausole del contratto di concessione. Quindi non si vede quali difficoltà possano sorgere per il Ministero dei trasporti per revocare l'atto di concessione a suo tempo dato alla Società veneta e per affidare invece, come le leggi consentono e come richiedono i voti unanimi delle popolazioni interessate, la concessione delle autolinee alle amministrazioni provinciali e ai comuni interessati attraverso quei sistemi che, come l'ordine del giorno dice, potranno essere rapidamente e facilmente con comune soddisfazione determinati d'accordo fra il Ministero dei trasporti e gli enti locali interessati.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI

CAVALLARI VINCENZO. Onorevoli colleghi, una conferma della concessione dell'eventuale servizio di autolinee alla Società veneta non potrebbe che apparire alla popolazione — che sa come male fino a questo momento tale società ha gestito la ferrovia — un ingiusto premio dato dallo Stato alla società stessa.

D'altra parte, l'amministrazione provinciale di Ferrara, non con un puro e semplice ordine del giorno, ma con una formale deliberazione assunta alla unanimità, si è premurata di inoltrare, tramite gli organi competenti, al Ministero dei trasporti una formale istanza perché la concessione alla Veneta venga revocata per inadempimento contrattuale da parte della stessa società e venga invece assegnata, nel caso che si vogliano istituire delle autolinee in sostituzione della linea ferroviaria, alle amministrazioni provinciali di Ferrara e di Modena e agli enti interessati attraverso quelle forme di contratto che potranno essere facilmente determinate.

Così stando le cose, mi pare che una delle due parti dell'ordine del giorno possa ricevere il conforto del voto favorevole della Camera: o la prima parte, in cui si chiede che la linea non venga smantellata ma sia invece rammodernata e mantenuta, o la seconda parte, in cui si chiede che nel caso in cui il Ministero ritenga di sostituire la ferrovia con autolinee la concessione venga affidata agli enti locali.

Né si può dire che con la nostra richiesta di revoca per inadempimento della concessione alla Società veneta mettiamo il Ministero dei trasporti in condizioni difficili, perché certamente il ministro sa bene, sanno bene i suoi tecnici e sa ancor meglio il personale che da lunghi anni fa servizio in questa ferrovia in quali condizioni deplorabili essa si trovi. Basta del resto fare il viaggio da Ferrara a Modena sui miseri e sgangherati vagoni della Società veneta per vedere come binari, traversine, massicciate siano tenuti, per vedere che vi è solo l'imbarazzo della scelta fra le varie e gravi inadempienze di cui quella società si è resa colpevole.

Per questi motivi riteniamo che l'una o l'altra parte dell'ordine del giorno sia meritevole di accoglimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Macrelli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il ministro dei trasporti

a provvedere perché in vista della imminente stagione balneare sia aumentato il numero dei treni in servizio per la riviera romagnola; siano migliorati gli orari per le coincidenze coi servizi automobilistici; siano consentite le fermate di tutti i treni — compresi i rapidi — nella stazione di Cesena, che serve pure i viaggiatori diretti alle spiagge di Cervia, Milano Marittima, Cesenatico, San Mauro Pascoli, Gatteo a Mare, ecc.

Considerato altresì che i comuni della riviera romagnola hanno raggiunto tale sviluppo da richiamare durante la stagione estiva milioni di ospiti, nazionali e stranieri;

che, anche durante la stagione invernale per le numerose colonie marine permanenti, per le associazioni sportive, combattentistiche, scolastiche, culturali, ecc., hanno continua richiesta di mezzi celeri di trasporto collettivi,

invita il ministro dei trasporti

a provocare un provvedimento che, modificando le vigenti disposizioni, consenta a tutti i comuni della riviera romagnola, qualunque sia il numero degli abitanti, la isti-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

tuzione di servizi di noleggio di rimessa con autobus.

Il provvedimento — di natura urgente — si impone soprattutto per la imminente stagione estiva ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MACRELLI. Lascio all'onorevole ministro i dieci minuti che mi spettano perché mi possa dare una risposta completa e, spero, favorevole.

PRESIDENTE. L'onorevole Concetti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuta l'opportunità di non procedere allo smantellamento delle ferrovie secondarie, anche se attualmente passive, ove, in vista di un probabile sviluppo economico e sociale della zona da ciascuna di esse servita, ne derivasse grave mortificazione all'incremento produttivo in atto e sicuro pregiudizio per lo sviluppo avvenire;

considerato che la Ferrovia Sub-appenninica A. F. A. (Porto San Giorgio-Fermo-Amandola) insiste in zona che offre sicure possibilità di sviluppo per il potenziamento agricolo e industriale e quindi sociale della Val di Tenna,

invita il Governo

a non procedere allo smantellamento della ferrovia predetta, a determinarne, anzi, il ripristino e l'efficienza, a curare un più vigile e severo controllo sugli adempimenti facenti carico alla Società concessionaria, e a studiare un organico piano di potenziamento ove ragioni economiche e sociali anche delle zone limitrofe, sviluppandosi, dessero sicuro affidamento di positivo esercizio ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CONCETTI. Il problema sottoposto all'attenzione del Parlamento dal mio ordine del giorno è molto noto al ministro dei trasporti che se ne è già tanto e così fattivamente interessato. Ciò mi impegna ad una breve illustrazione.

L'ordine del giorno ha una premessa che non vuole essere di colore. Essa serve a valutare il caso particolare alla luce di un criterio di massima che non ha bisogno di delucidazione, e per la sperabile chiarezza del testo e perché la materia è già stata ampiamente dibattuta da molti colleghi che sono intervenuti nella discussione. In particolare, faccio riferimento e richiamo a quanto ha detto stamane l'onorevole Vedovato, il quale ha chiarito molto efficacemente il problema che costituisce la premessa del mio ordine del giorno.

Sento il bisogno di dire che per definire il problema particolare, e cioè per definire le sorti della ferrovia Adriatico-Appennino-Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, che viene denominata con una espressione corrente « foglia morta », bisogna non limitarsi a constatazioni contabili attuali o degli ultimissimi anni. Non si deve dire: poiché la gestione è passiva occorre sopprimere la ferrovia; bisogna invece tenere presente un periodo congruo e sufficientemente dimostrativo di anni; e soprattutto più che badare alle espressioni contabili, impressionistiche e sbrigative, è responsabile valutare il fenomeno nelle cause. Hanno, se così si opera, valore queste tra molte altre domande che potrebbero essere formulate: perché la gestione è passiva? Lo sarebbe se la concessionaria avesse adempiuto ai suoi obblighi? Lo sarebbe se il ministero avesse vigilato su di essa? Lo sarebbe se a quella gestione non si fosse fatta autoconcorrenza con la concessione di linee automobilistiche parallele *et amplius*? In caso di risposta negativa, il rimedio non sarebbe certamente quello minacciato dello smantellamento, ma sarebbero il ripristino, l'efficienza, il potenziamento. Ed anche in caso di risposta positiva, un altro cumulo di perplessità andrebbe fugato: lo spopolamento e la povertà della zona montana non sono state occasionate, in buona parte, dalla cattiva gestione della ferrovia?

Lo spopolamento della desolata e desolante montagna appenninica sarà accentuato — o sarebbe accentuato — da uno smantellamento della ferrovia? In conseguenza della decisione minacciata, a ridosso della Priora, della Sibilla, ecc., monti che costituiscono il nerbo centrale dell'Appennino proprio in quella parte delle nostre Marche servita dal tronco ferroviario in esame, si costituirebbe una fascia depressa che escluderebbe un collegamento efficace tra monte e mare? Chi assicurerebbe il collegamento monti Sibillini-Adriatico che operasse l'utilizzo, incrementasse lo sviluppo delle forze endogene della valle di Tenna (che ha già il metano, che ha un bel bacino idroelettrico in costruzione), che non mortificasse la trasformazione agricolo-industriale della valle?

A molte delle domande che ho testé formulato e a molte altre che potrebbero essere fatte, ha già risposto il Parlamento tanto in passato che durante questo dibattito.

Il Parlamento ha sempre sottolineato il fatto che il bilancio del Ministero dei trasporti non è un semplice rendiconto economico, non si inaridisce di cifre e nelle cifre, ma si serve di esse per orientare un programma.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Se questo è da vedersi e da cogliersi nella politica produttivistica, dell'occupazione, nel quadro di una seria politica sociale, la ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola ha le carte in regola per gridare di aver diritto alla vita.

Ella, onorevole ministro, che è a capo non di un consiglio di amministrazione, ma di un dicastero fortemente sociale, ella che è valida per preparazione spirituale e per sensibilità politica e sociale, è il più indicato a raccogliere l'appello che quelle popolazioni picene, mio tramite, le rivolgono: ella è il custode delle nostre speranze, sia il realizzatore delle nostre attese.

PRESIDENTE. L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera,
rilevando:

1°) che la ripresa della vita economica del Mugello è stata fino ad oggi ostacolata dalla mancata ricostruzione della tratta Marradi-Firenze della linea ferroviaria Faentina;

2°) che la ricostruzione completa della linea stessa, inserita nel programma della ricostruzione ferroviaria fino dalla sua prima impostazione, costituisce un impegno formale del Governo, rinnovato da tutti i ministri che si sono avvicendati nella direzione del dicastero, impegno reso solenne dall'avvenuta approvazione di numerosi ordini del giorno votati dai due rami del Parlamento in occasione dell'approvazione dei bilanci;

3°) che per i lavori di ricostruzione già effettuati è stata spesa la somma di 1.880 milioni, di cui 150 per la tratta San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo e 1.730 per quella Borgo San Lorenzo-Faenza, già riaperta all'esercizio nel percorso Marradi-Faenza, mentre per la riattivazione del percorso da Borgo San Lorenzo a Marradi occorre ancora la spesa di 170 milioni per completare i lavori occorrenti fra le stazioni di Crespino e Marradi,

afferma

la necessità urgente della riattivazione di tutta la tratta Marradi-Firenze

ed impegna il Governo:

1°) a procedere immediatamente alla effettuazione dei lavori di ripristino della tratta Marradi-Crespino in modo che, riattivando il traffico da Marradi a Borgo San Lorenzo, si ristabilirà finalmente l'allacciamento ferroviario fra Faenza e Firenze, sia pure in via

provvisoria attraverso la linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve-Firenze;

2°) a mettere subito in programma la ricostruzione della tratta San Piero a Sieve-Firenze in modo da realizzare nel più breve tempo possibile la tanto invocata ricostruzione completa della linea Faentina — dichiarata necessaria anche dal Ministero della difesa, in quanto la sua riattivazione ricollegherà direttamente, attraverso l'Appennino, la direttissima Roma-Firenze con la linea adriatica — non solo per mantenere l'impegno assunto, ridonando nuovo vigore all'economia mugellana e rendendo possibile la soluzione dei molti problemi di produzione e di occupazione che in tale regione sono direttamente connessi al ripristino del traffico ferroviario, ma anche per utilizzare pienamente le ingenti spese già sostenute per la parziale ricostruzione della linea già effettuata ».

CAPPUGI In quest'aula già molte volte si è parlato, in occasione della discussione dei bilanci del Ministero dei trasporti, della ricostruzione della linea Firenze-Faenza. Ancora una volta oggi mi vedo costretto a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e a chiedere il suffragio del voto della Camera ad un ordine del giorno che vorrebbe essere l'ultimo della numerosissima serie.

È troppo tempo, onorevole ministro, che si parla della « faentina ». Una preoccupazione è ora sorta nell'animo di quanti sono profondamente convinti — e non da oggi — che la ricostruzione della intera linea da Firenze a Faenza risponda ad esigenze di carattere economico assolutamente non trascurabili. La preoccupazione è questa: noi non vorremmo, onorevole ministro, che questa linea già in parte ricostruita e restituita al traffico, venga, anche per la parte non ancora riattivata considerato un ramo secco. La linea, che venne aperta al traffico nel 1893 lunga 101 chilometri, assolve ad un compito di comunicazione non del tutto trascurabile, perché allaccia Firenze e, attraverso Faenza, la Toscana centrale con la Romagna e col litorale adriatico. La linea venne sistematicamente distrutta; potrei dire anzi che fu oggetto addirittura di una metodica, scientifica distruzione poiché in molti tratti venne spezzettata in tronconi non più lunghi di un metro.

I danni subiti dall'amministrazione ferroviaria per la distruzione di questa linea assommano a circa 3 miliardi e 500 milioni.

È da notare, onorevole ministro, che la ricostruzione della « faentina » venne inclusa nel piano di ricostruzione ferroviaria fin dalla

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

sua primitiva formulazione. Già da 7 anni è stata riaperta al traffico la tratta romagnola di questa linea, la tratta cioè Faenza-Marradi lunga 40 chilometri. Anche il piccolo tratto San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo è stato riaperto al traffico da qualche anno. Con la restituzione al traffico di questo tratto di 6 chilometri, l'alto Mugello, e cioè Barberino, Sant'Agata e Scarperia, ha potuto essere allacciato ferroviariamente a Firenze attraverso l'utilizzazione della linea San Piero-Borgo San Lorenzo-Ponte a Sieve.

Ma, onorevole ministro, occorre che anche i rimanenti tratti di questa linea vengano finalmente restituiti al traffico. Si sono già spesi per i lavori effettuati 1.800 milioni, di cui 150 per il tratto di 6 chilometri Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve, poiché esiste un ponte a due o tre luci piuttosto ampie. Per la tratta Marradi-Borgo San Lorenzo sono già stati spesi 355 milioni, e per la tratta Marradi-Faenza, in esercizio, come ho detto, da circa 7 anni, 1.375 milioni.

Ora, per allacciare Faenza con Borgo San Lorenzo e conseguentemente, utilizzando la tratta Borgo San Lorenzo-Pontassieve, allacciare praticamente con ferrovia Faenza a Firenze, sia pure in via provvisoria attraverso la linea del Sieve, occorre che vengano eseguiti lavori sul piccolo tratto tra Crespino e Marradi, l'importo dei quali ascende a 170 milioni. Con questa somma, come ho detto si completerebbe il tratto da Marradi a Borgo San Lorenzo e conseguentemente allacceremmo per ferrovia Faenza con Firenze attraverso Marradi, Borgo San Lorenzo e Ponte a Sieve.

Pertanto la prima cosa che chiedo nell'ordine del giorno è l'impegno da parte del Governo a provvedere subito alla effettuazione di questi residui lavori da Crespino a Marradi.

Ma, onorevole ministro, è indispensabile anche provvedere alla ricostruzione dell'ultimo tratto da San Piero a Sieve a Firenze. So bene che essa richiederà una spesa notevole, in quanto che, come ho già detto, i danni ascendono complessivamente a circa 3 miliardi e mezzo. Però non è possibile dilazionare ulteriormente il completamento dei lavori di ricostruzione di questa linea. Nel 1948 il ministro in carica, arrivato a Borgo San Lorenzo per la inaugurazione del tratto Pontassieve-Borgo San Lorenzo, dichiarò che l'allacciamento diretto — e non più, quindi, attraverso Pontassieve — di Faenza a Firenze attraverso la completa ricostruzione della « faentina » sarebbe avve-

nuto nel giro di un anno. Ne sono passati invece 6 e mezzo, nonostante che tutti i ministri i quali si sono avvicendati nella loro direzione del Ministero dei trasporti, a voce dinanzi alla Camera accettando ordini del giorno, o per iscritto rispondendo a numerosi parlamentari, abbiano preso l'impegno della ricostruzione di questa linea.

È venuto il momento di mettere la parola fine a questa lunga e penosa vicenda. Ella sa, onorevole ministro, che si sono verificate cose strane. Per esempio, cinque anni fa furono mandate a Borgo San Lorenzo delle rotaie. La gente si rallegrò nel vedere che arrivava il materiale. Viceversa, dopo qualche mese quelle rotaie vennero rispedito altrove. Una cosa del genere è avvenuta un anno fa circa per le traverse di cemento armato. È stato poi chiarito dagli organi tecnici che si trattava di un errore, poiché, data la natura della linea con curve a piccolo raggio, occorreva utilizzare invece traverse di legno. Comunque, il vedere arrivare nuovamente del materiale che non era poi idoneo ad essere utilizzato nei lavori di ricostruzione non fece buona impressione alla popolazione del Mugello, che attende ansiosamente, per ragioni economiche, la ripresa della « faentina ».

Ciò agevolerebbe anche l'occupazione di mano d'opera, poiché iniziative di carattere industriale a Borgo San Lorenzo ne sarebbero potute sorgere se fosse stato riattivato il tratto da San Piero a Sieve a Firenze di questa linea.

Faccio ancora un appello vibrante ed appassionato al Ministero dei trasporti perché voglia mettere nel proprio programma immediatamente l'effettuazione dei lavori fra Crespino e Marradi per l'importo di 170 milioni al fine di avere per lo meno l'allacciamento sulla deviata di Pontassieve da Faenza a Firenze, e successivamente metta in programma la ricostruzione totale anche del tratto San Piero a Sieve-Firenze.

Onorevole ministro, spero che vorrà accettare il mio ordine del giorno e che non si debba in quest'aula parlare ancora della linea « faentina ».

PRESIDENTE. L'onorevole Calasso ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che la mancata custodia dei passaggi a livello delle ferrovie del Sud-Est è causa ogni anno di diversi infortuni mortali;

constatato che nella sola provincia di Lecce, dal luglio dello scorso anno a tutto il mese di marzo scorso, negli infortuni di Co-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

perfino, Nardò ed Andrano, i primi due verificatisi ai passaggi a livello delle strade provinciali Copertino-Galatina e Nardò-Lecce, a poche decine di metri dalle stazioni ferroviarie, sette persone hanno perduto la vita e numerosi sono stati i feriti,

ritenuto che le giustificazioni della direzione della Sud-Est, che attribuisce a « distrazione » i così gravi fatti, si debbono rigettare, perché la distrazione non si può punire con la morte;

constatato che dall'epoca dell'abolizione della sorveglianza di detti passaggi a livello, gli innumerevoli incidenti che in circa venti anni hanno distrutto la vita di centinaia di persone ed hanno gettato nel lutto tante famiglie si sono verificati solo per permettere alla società delle ferrovie del Sud-Est di realizzare qualche milione di lire all'anno di economie, società che ogni anno riceve miliardi di lire per sussidi da parte dello Stato,

fa voti

perché il Governo intervenga con tutta urgenza facendo obbligo alla società delle ferrovie del Sud-Est a provvedere al ripristino della sorveglianza o della custodia, con personale o coi mezzi meccanici che fossero ritenuti i più rispondenti ed i più opportuni, oltre che ad indennizzare le famiglie delle vittime ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CALASSO. Abbiamo ascoltato ieri l'onorevole Priore, il quale ha fatto un quadro dello stato delle ferrovie nel meridione d'Italia. L'onorevole Priore ha accennato pure allo stato dei servizi ferroviari in concessione alla società del Sud-Est, alla società, cioè, che gestisce le diramazioni che da Bari, per via interna, conducono a Lecce e a Taranto. L'onorevole Priore ha accennato allo stato di queste ferrovie, ma occorrerebbe un lungo discorso per informare il Parlamento delle condizioni effettive in cui si trovano questi servizi ferroviari in concessione ed il trattamento che la società del Sud-Est riserva a quelle popolazioni. Penso che l'onorevole ministro compirebbe un dovere se mandasse una ispezione a visitare le armature e le stazioni ferroviarie, conducesse una inchiesta, particolarmente in mezzo al personale, per sentire cosa pensano i dipendenti della società del Sud-Est dei loro concessionari; una inchiesta presso i comuni e presso le province interessate.

Ebbene, per risolvere il problema delle ferrovie del Sud-Est si è proposto lo smantellamento. Vi fu una viva agitazione l'anno

scorso. L'onorevole ministro lo ricorda. Enti, organizzazioni ed in particolare i dipendenti della società Sud-Est intervennero per scongiurare un simile pericolo, motivandolo allo stesso modo come ha fatto l'onorevole Cavallari per un'altra linea secondaria.

Il mio ordine del giorno non riguarda i problemi generali delle ferrovie del Sud-Est; esso riguarda invece soltanto un particolare, la cui gravità però non può sfuggire all'attenzione degli onorevoli colleghi del Governo, perché ad esso è legata la vita delle popolazioni. Si calcola, infatti, che ogni anno da dieci a quindici persone debbano lasciare la vita per infortuni che si verificano ai passaggi a livello delle ferrovie del Sud-Est, specialmente in quelli dislocati nella provincia di Lecce, là dove i servizi dello Stato finiscono, dove un po' tutto è in abbandono, e in particolar modo i servizi ferroviari.

La mancanza di custodia dei passaggi a livello indica appunto la posizione assunta dalla società che gestisce quelle ferrovie nei confronti delle popolazioni. Da circa vent'anni i passaggi a livello sulla ferrovia del Sud-Est sono privi di sorveglianza: io non so con precisione quante vittime si debbano imputare in tutto questo periodo alla mancanza di sorveglianza; certamente esse si contano a centinaia.

Il mio ordine del giorno non chiede altro che eliminare questo pericolo. Pericolo che, a quanto pare, non può essere eliminato dai dirigenti delle ferrovie del Sud-Est perché costoro, alle numerose domande che loro pervengono in proposito, rispondono che le disgrazie sono dovute alla distrazione di coloro che attraversano i passaggi a livello.

Ma è possibile, signor ministro, che, se anche si trattasse di distrazione, una simile distrazione debba esser pagata con la vita?

Credo che sia un altro il motivo per il quale la società interessata non provvede: il motivo è da ricercarsi nell'economia che essa vuol realizzare per sottrarre una buona parte dei due miliardi che riceve di sussidio all'anno e devolverla a favore dei servizi automobilistici che essa stessa gestisce, in concorrenza con le ferrovie. Non so se sia stato segnalato anche al Governo, ma la notizia proviene certo da buona fonte: più di un miliardo all'anno sarebbe dalle ferrovie Sud-Est impiegato, anziché per il mantenimento delle strade ferrate, per lo sviluppo dei suoi servizi automobilistici.

Comunque, signor ministro, non credo che l'ordine del giorno da me presentato e che ho modestamente svolto richieda maggiore

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

illustrazione. I motivi possono essere questi che ho elencato, e sono i fondamentali, ma possono essere anche altri. Certo noi dobbiamo pretendere dal Governo di tenere in considerazione la vita dei cittadini più di quanto non debba essere tenuto in considerazione l'interesse di privati monopoli che si sono inseriti nella economia del Mezzogiorno e che intendono fare il bello e il cattivo tempo, anche a discapito della incolumità dei cittadini.

Confido dunque che il Governo, e per esso il ministro dei trasporti, accetti il mio ordine del giorno, obblighi la ferrovia del Sud-Est a ripristinare la custodia di tutti i passaggi a livello.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietro Amendola ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

vivamente preoccupata delle permanenti, gravi condizioni di pericolo nelle quali si svolge il traffico ferroviario nel tratto Cava dei Tirreni-Vietri sul Mare-Salerno, causa lo stato di profondo dissesto idrogeologico nel quale versano le pendici montane sovrastanti e sottostanti la linea ferroviaria,

impegna il Governo

a rimuovere con ogni mezzo, anche di carattere straordinario (ad esempio la costruzione di una nuova linea ferroviaria), tale situazione, fonte ogni giorno di vivissime preoccupazioni ».

Ha facoltà di svolgerlo.

AMENDOLA PIETRO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che ho presentato fa riferimento a una grave situazione che si è venuta da tempo a determinare lungo la linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria e più particolarmente nel tratto tra Cava dei Tirreni-Vietri sul mare e Salerno situazione che è fonte di vivissima preoccupazione per tutti i viaggiatori, me compreso, che hanno occasione (e io l'ho frequentemente) di percorrere quel tratto.

Come i colleghi ricorderanno, in conseguenza della tragica alluvione dell'ottobre 1954, franarono tra l'altro alcuni tratti della linea in questione e andarono divelti dei binari alcuni dei quali furono trascinati a valle per decine e decine di metri. A proposito faccio presente che i lavori di ripristino iniziati subito dopo l'alluvione, a distanza di un anno e mezzo non sono ancora ultimati e all'occhio del viaggiatore, anche il più profano, appare chiaro che trascorrerà ancora

molto tempo prima che si possa giungere al loro completamento.

Comunque, a quel tempo, a noi dell'opposizione e a quanti facevano presente come una delle cause del disastro fosse rappresentata dal fatto che in una montagna debole dal punto di vista geologico fosse stata costruita la autostrada Salerno-Pompei, costruzione che aveva determinato un certo sommovimento del terreno, fu risposto dagli organi competenti del Ministero dei lavori pubblici e dalla Cassa per il Mezzogiorno che invece la costruzione dell'autostrada non aveva niente a che fare con le disastrose conseguenze dell'alluvione. Si disse che si era trattato di un dissesto idrogeologico del tutto impreveduto e imprevedibile e che qualunque opera d'arte umana sarebbe mai valsa né ad evitare né a ridurre le conseguenze di quanto non poteva addebitarsi alla volontà umana, ma al cielo.

È trascorso un anno da quell'alluvione e, malgrado un campanello d'allarme così grave, sono proseguiti i lavori per questa costruzione. Nell'autunno 1955 e nell'inverno 1955-1956, ritornate a cadere le acque, sia pure non nella misura così imponente che si era verificata l'anno prima, vi è stato tutto un susseguirsi di frane grosse e piccole, proprio lungo l'autostrada; a ridosso del rilevato ferroviario particolarmente imponente è stata una frana che ha fatto crollare i muri di sostegno dell'autostrada in direzione della stazione di Vietri sul Mare, trascinando sui binari della ferrovia una valanga di terra. Fortunatamente l'ultimo treno era passato appena da qualche minuto.

Questa frana imponente, che fortunatamente non ha avuto vittime umane, è stata seguita da altre frane minori che hanno avuto invece come conseguenza alcune vittime fra i lavoratori adibiti alle opere di ripristino della situazione preesistente e al consolidamento del terreno oggetto della frana colossale a cui ho fatto riferimento. Vi è stato anche il deragliamento di un treno merci, per fortuna senza conseguenze.

Ancora una volta, in questa occasione, abbiamo fatto presente come la costruzione dell'autostrada abbia un suo legame diretto con queste frane. Ma si è negato ancora una volta ogni responsabilità. Ciò significa, secondo me, voler battere nuovamente la testa dove si era già battuta una volta. Infatti ancora una volta si è detto che si tratta di un dissesto idrogeologico impreveduto e imprevedibile e che di esso non poteva attribuirsi alcuna responsabilità a chicchessia.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Ho fatto oggetto di una interrogazione questo argomento perché rimane viva la preoccupazione di tutti coloro che sono costretti a transitare lungo quella strada — me compreso — che un giorno o l'altro in quel tratto tra Cava, Vietri sul Mare e Salerno possa capitare qualche cosa di molto più grave e di molto più serio, come un deragliamento che possa trascinare a valle, magari fino alla spiaggia, qualche vagone intero con tutto il suo carico umano.

Da più parti, proprio per questo stato di preoccupazione e di ansia, è stata fatta presente la necessità di porre mano a provvedimenti che valgano ad assicurare l'incolumità e la tranquillità dei passeggeri, nonché del personale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Una prima sistemazione è quella che può farsi *in loco*; ma c'è una sistemazione che non dipende dalle ferrovie dello Stato, la sistemazione cioè della montagna. Infatti si stanno facendo da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato dei lavori, ma non so se convenga continuare una spesa che potrebbe essere resa inutilizzabile non per deficienza dell'amministrazione ferroviaria ma per altro ordine di ragioni che non riguardano l'amministrazione stessa, ma che possono riguardare le altre amministrazioni interessate.

Allora si è pensato al dirottamento del traffico ferroviario lungo Nocera Inferiore, Mercato San Severino-Salerno, il che importerebbe fino il raddoppio del binario e l'elettificazione di questo breve tratto nonché l'ampliamento dei piazzali delle stazioni, altrimenti continueremmo ad assistere a questo fatto: che, in caso di interruzione i convogli per arrivare da Nocera a Salerno (poche decine di chilometri) impiegherebbero molte ore dato che vi è un solo binario, la linea non è elettrificata, i piazzali delle stazioni non permettono gli incroci.

Si è pensato anche alla costruzione di una nuova linea ferroviaria, perché esiste un vecchio progetto che rimonta a cinquanta anni. Deviare cioè il traffico all'interno, via Pellicano vale a dire tagliare fuori all'esterno Vietri. Ora, una nuova linea Cava dei Tirreni-Pellezzano-Salerno importerebbe certamente una spesa ma potrebbe rappresentare una sistemazione definitiva.

L'onorevole ministro rispondendo ad una mia interrogazione ha anche accennato ad una nuova linea ferroviaria Napoli-Palma-San Gennaro-Salerno. Non so se questo risolverebbe i nostri problemi, perché l'onorevole

ministro nella risposta dice che questa linea ad un certo momento si aggancerebbe a Nocera Inferiore. La nuova costruzione dalla partenza all'arrivo lascerebbe fuori del tutto il tratto Nocera Inferiore-Salerno? Se ciò avvenisse, il nostro problema sarebbe risolto, altrimenti non mi rendo conto della necessità e della utilità di una nuova linea ferroviaria soltanto per il tratto iniziale.

Faccio presente infine all'onorevole ministro di volgere la sua vigile attenzione sulla proposta, anch'essa secolare, di una linea ferroviaria Eboli-Calitri. Si tratta di una linea che riguarda poche decine di chilometri e quindi di una spesa non rilevantissima; se realizzata si verrebbe ad abbreviare di non poco il tempo necessario per le comunicazioni tra la Calabria e la valle padana, passando ad un certo momento dalla «tirrenica» all'«adriatica». Il che, per ogni evenienza, significherebbe anche avere una linea sussidiaria dove potrebbe essere dirottato il traffico se si dovessero ripetere gli inconvenienti verificatisi lungo la linea «tirrenica», ovvero su questa linea nei momenti di grande traffico commerciale, potrebbe essere istradato buona parte del movimento almeno per le merci che giungono dalla Calabria.

Si tratta di una larga possibilità di scelta di varie possibilità. Quello che a noi però assolutamente interessa è una assicurazione del ministro per quanto riguarda la sicurezza del traffico.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Zanibelli e Biaggi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che un notevole patrimonio costituito in prevalenza di materiale rotabile adibito al trasporto merci si trova da parecchi anni inutilizzato e, in attesa delle necessarie riparazioni, esposto al logorio ed al deperimento;

considerato inoltre che da parecchi anni non si è provveduto al suo ricupero,

impegna il ministro dei trasporti ad assumere i necessari provvedimenti affinché in breve tempo si provveda o al ricupero o alla alienazione del materiale predetto in rapporto allo stato di efficienza dello stesso ».

L'onorevole Zanibelli ha facoltà di svolgerlo.

ZANIBELLI. L'argomento di cui al nostro ordine del giorno è stato più volte richiamato in questa Assemblea, anche attraverso un'interrogazione alla quale ho otte-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

nuto risposta da parte del ministro. Si tratta del materiale rotabile che si trova ancora disperso sui binari morti in vicinanza delle stazioni.

In proposito, mi sono state date diverse versioni negli ambienti del Ministero, circa la economicità o meno di questa riutilizzazione del materiale. Vi è chi dice che attualmente la consistenza del patrimonio è molto limitata rispetto a quanto non lo fosse in passato; vi è chi dice che non è conveniente provvedere alla riparazione di questo materiale rotabile, perché la spesa per la sua messa in uso sarebbe di gran lunga maggiore di quello che si ricaverebbe dalla sua vendita; vi è infine chi dice che l'alienazione invece è meno conveniente, e quindi sarebbe bene la riutilizzazione di una buona parte, se non di tutto, il materiale che è attualmente su questi binari.

Mi sono permesso di richiamare il problema perché la constatazione di questo stato di cose può rappresentare, anche se forse così non è, un indice di trascuratezza da parte dell'amministrazione. Tutto questo patrimonio rotabile, che da parecchi anni si trova disperso e che si vede sempre nelle stesse condizioni, arrugginito, al sole, all'acqua, esposto a tutte le intemperie, quindi anche sottoposto a una perdita di valore, non potrà restare ancora a lungo in queste condizioni. Perciò ho creduto opportuno di richiamare l'attenzione del signor ministro sull'argomento, chiedendo che con la maggiore rapidità possibile si provveda o alla alienazione, oppure al recupero di questo materiale.

Vorrei in proposito far presente che in Italia, oltre alle officine della stessa amministrazione, abbiamo altre officine private, che sono dedite alla riparazione e al riordino dei carri ferroviari, presso le quali le maestranze stentano a trovare occupazione in quanto vi è scarsità di lavoro e di forniture. Io non ho casi particolari da tutelare, né mi occupo di particolari problemi di queste aziende. Ma vorrei far presente che in una situazione di questo genere è assolutamente conveniente, a mio modesto avviso, che il ministro affronti l'argomento nel suo complesso: se è conveniente l'alienazione, provveda in questo senso; se invece è conveniente il recupero, provveda al recupero.

Posso comprendere che in materia debba esistere una certa gradualità, tanto per non metter sul mercato un quantitativo notevole di rottami nello stesso tempo, a vantaggio di qualcuno; ma contemporaneamente voglio credere che il ministro si occuperà, per la sua sensibilità, dell'argomento, e che senz'altro

comprenderà le ragioni che suggeriscono il suo intervento. Tali ragioni stanno nel fatto che non sembra assolutamente conveniente per l'amministrazione che ogni cittadino abbia a considerare questo spettacolo poco edificante di materiale che per decenni viene lasciato inutilizzato, e sottoposto a un inesorabile logorio. In questo senso gradirei avere, con qualche chiarimento, anche delle assicurazioni da parte del signor ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Bigiandi:

« La Camera,

considerata la evidente antiestetività della stazione di Arezzo, sita nell'arteria principale della nazione;

considerata l'importanza turistica della città e delle sue quattro vallate;

tenuto conto della necessità di avere alloggiati un minimo di dipendenti delle ferrovie il più possibile prossimi alla stazione, per ogni necessità straordinaria ed impreveduta;

preso atto dei vantaggi economici che si offrirebbero sopraelevando il fabbricato della stazione, consistente nel solo terreno, e dei risultati estetici che si conseguirebbero; tenuto conto, infine, della modicità della spesa,

invita il Governo a provvedere in proposito. »

L'onorevole Bigiandi ha facoltà di svolgerlo.

BIGIANDI. Le critiche mosse da parte di quasi tutti gli aretini alla stazione di Arezzo, mi hanno indotto a porre la questione con quest'ordine del giorno; critiche alle quali mi associo. È un continuo fuoco di fila, un continuo motteggiare sulla parte estetica di quella stazione. E non si tratta solo di una questione di abbellimento, perché quando la questione estetica arriva al grottesco, si deve pur porre un rimedio.

Anche quando i turisti arrivano ad Arezzo, si nota nei loro occhi lo stupore, osservando l'inadeguatezza della stazione alla importanza della città.

Il fabbricato è composto di un pianterreno, come se fosse un capannone per un modesto magazzino, e su questo io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Poi vi è anche una ragione di utilità. È chiaro che si presenta anche l'esigenza di avere vicino alla stazione un minimo di personale per far fronte ad evenienze straordinarie. Quindi, anche sotto questo aspetto vi sarebbe un

notevole vantaggio se si procedesse alla sopraelevazione di un piano per costruirvi nuovi alloggi. In tal modo, è evidente il risparmio, la modica spesa che si deve sostenere sia perché si evita l'acquisto del terreno, sia perché non vi è necessità di fare le fondamenta. Si tenga, poi, presente che la necessità di alloggi nella città di Arezzo è particolarmente sentita. Questa è la richiesta che è contenuta nel mio ordine del giorno e che ritengo debba essere oggetto di attenzione da parte dell'onorevole ministro, in considerazione dell'importanza della città di Arezzo ai fini turistici, in considerazione del decoro della provincia e della nazione.

Accogliendo il mio invito, non solo si potranno ricavare nuovi alloggi dalla sopraelevazione, ma si risolverebbe il problema del personale e quello estetico della stazione. Confido, dunque, che il mio ordine del giorno possa essere preso in considerazione dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Caiati ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate le ragioni di preminente interesse economico e turistico di Brindisi, centro di particolare traffico marittimo e ferroviario;

tenuto conto del rinnovato armamento delle linee di collegamento col centro-nord,

invita il Governo:

1°) a rendere più rapidi i treni in partenza dal Salento, inserendo le relative modifiche nel nuovo orario in formazione;

2°) a superare tutte le perplessità tecniche e fornire la stazione di Brindisi dei necessari sottopassaggi;

3°) a contenere le tariffe relative al trasporto dei prodotti ortofrutticoli;

4°) ad aumentare l'attuale disponibilità di carri frigoriferi, onde consentire la più rapida e sana esportazione delle primizie e degli altri prodotti agricoli specifici della Puglia ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAIATI. Avevo già detto all'onorevole ministro che sarò breve, anzi avevo quasi rinunciato allo svolgimento dell'ordine del giorno; tuttavia, la brevità della mia illustrazione sarà tale da non mettere la Camera e il ministro in imbarazzo per l'ordine successivo dei lavori.

Voglio soltanto far presente che il mio ordine del giorno comprende argomenti che per fortuna, tranne uno, non richiedono

eccessivi sforzi da parte del Ministero dei trasporti. Se avessi dovuto chiedere la costruzione di qualche diramazione o la costruzione di nuovi tronchi, mi sarei astenuto dal presentare un ordine del giorno, se non altro per non mettermi in contrasto con tutte le critiche che sono venute sulla necessità di fare delle economie e di arrivare al pareggio del bilancio dei trasporti. Le verità è che quando siamo a questi posti, siamo un po' presi dalla tentazione e qualche volta dimentichiamo quelle che possono essere le linee generali della politica che deve seguire un determinato ministero, un determinato settore. Ma, vede, onorevole ministro, le prime due richieste sono cose alle quali ella può venire incontro con quella amabilità e con quella comprensione che ogni volta manifesta per problemi che le vengono posti in termini di concretezza e di possibile risoluzione. Ora, Brindisi si trova al terzo posto per quanto riguarda il traffico passeggeri specie per il traffico che viene dal medio oriente e che fatalmente passa per Brindisi. È chiaro quindi che il problema delle comunicazioni per noi è importantissimo, né può essere evidentemente alleggerito dal prolungamento della linea aerea da Bari fino a Brindisi il cui beneficio è ovviamente riservato a pochi come numero e come possibilità. Pertanto facciamo capo alla ferrovia, ricorriamo al mezzo tradizionale, convinti che possa essere il solo a rispondere alle esigenze del traffico e che possa consentire una maggiore affluenza di stranieri, con evidente soddisfazione di coloro che da tutte le parti del mondo orientale vengono in Italia. Le dirò che il problema può essere risolto facendo anche dei confronti. Se ella confronta la rapidità con cui proseguono i treni da Bari verso nord con la lentezza con cui vanno da Brindisi a Bari, avrà subito la sensazione della disparità di funzionamento delle comunicazioni, disparità che non ha alcuna giustificazione, ove si pensi che vi è stato già il rinnovamento dello armamento ferroviario in quel tratto e che quindi quelle che potevano essere le preoccupazioni di ordine tecnico, possono essere facilmente superate.

Noi, unitamente agli enti locali interessati, abbiamo, ed in particolare il Consorzio del porto, fatto tutto il possibile per rendere più rispondenti alle esigenze turistiche dette comunicazioni: ma al di là delle iniziative locali vi sono problemi che sono specifici della competenza dell'amministrazione centrale.

In tale senso confidiamo in un personale e tempestivo intervento del ministro dei tra-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

sporti per ovvie intuibili ragioni di opportunità politica e turistica.

Per quanto riguarda il problema del trasporto dei prodotti agricoli, ho già visto delle indiscrezioni di carattere giornalistico. E perciò non ho parlato nell'ordine del giorno di non aumento, ma di contenimento. Noti questo termine, onorevole ministro, e apprezzate la modestia della mia richiesta, la quale per altro non può dimenticare le condizioni di tutto un settore.

Il problema dei carri frigoriferi è un problema che è stato già posto dal relatore e del quale si è parlato in molti convegni. Esigenza viva, sentita dai produttori e dagli esportatori per l'incidenza che finisce con l'avere sulla produzione e sui costi. Problema vasto, complesso, economicamente di non facile completa soluzione, ma urgente e di sicure prospettive di mercato.

L'unico problema che può richiedere uno sforzo economico specifico per la stazione di Brindisi è il sottopassaggio.

La stazione del nostro capoluogo, nonostante l'enorme affluenza dei viaggiatori, nonostante una sì larga presenza di turisti, non ha sottopassaggio.

In altri tempi mi è stato risposto che vi erano esigenze tecniche che non si potevano superare data la ristrettezza della stazione stessa e la posizione piuttosto ravvicinata dei binari. Non voglio qui fare una questione tecnica, non avendone la competenza: tuttavia non ritengo che la questione stessa nei termini in cui è prospettata presenti difficoltà addirittura insormontabili. Richiamo la sua attenzione su questa richiesta e la prego, onorevole ministro, di esaminarla con benevolenza, anche predisponendo che la soluzione di questo problema venga affrontata in più esercizi.

Brindisi attende poche cose, ma quelle poche cose desidera che le siano riconosciute nell'ambito della possibilità anche dall'amministrazione ferroviaria, tenendo conto che noi confidiamo molto nel buon andamento delle ferrovie dello Stato, tanto più che dalle prospettive di collegamento della Puglia a Napoli attraverso l'autostrada, Brindisi, come tutto il Salento, non risulta inclusa. Abbiamo quindi fondate ragioni e una esigenza obiettiva per richiamare la benevola attenzione del Governo su un problema che risponde alle esigenze sentite della città in così forte ripresa ed alla spontanea e quasi naturale ripresa dei traffici turistici e commerciali con l'oriente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Corona Giacomo, Petrilli, Fabriani e Marzano non sono presenti: si intende che hanno rinunciato a svolgere i rispettivi ordini del giorno.

Segue l'ordine del giorno Alessandrini:

« La Camera,

considerato che da oltre dieci anni sono cessate le ragioni che hanno modificato di fatto la regolamentazione della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano;

constatato che, mentre sul lago Maggiore, in contrasto con la convenzione Italia-Svizzera del 1923, funziona ancora, per le acque elvetiche, una linea di navigazione svizzera, creata nel corso dell'ultimo conflitto per sopperire alla cessazione dei servizi di linea eserciti in esclusiva da un concessionario italiano, sul lago di Lugano invece, dopo una breve interruzione dei servizi nelle acque italiane durante il periodo bellico, la società svizzera ha ripreso l'attività di navigazione in esclusiva sull'intero bacino, senza tener conto delle nuove esigenze delle popolazioni rivierrasche italiane,

invita il ministro dei trasporti

1°) a continuare, con la partecipazione dei rappresentanti delle provincie di Varese e di Como, interessate alla regolamentazione della navigazione dei laghi, le conversazioni con la Svizzera per definire al più presto i rispettivi diritti;

2°) a non trascurare nel perfezionamento degli accordi la concessione, per il lago di Lugano, anche in deroga ai servizi normali di linea sull'intero bacino, di rapidi e frequenti collegamenti e traghetti fra le rive italiane, sulle quali abita una popolazione operaia bisognosa, per ragioni di lavoro, di agevoli comunicazioni ».

L'onorevole Alessandrini ha facoltà di svolgerlo.

ALESSANDRINI. Poche parole per illustrare il mio ordine del giorno concernente la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano.

La navigazione su questi due importantissimi laghi, che servono anche di confine fra l'Italia e la Svizzera, è regolata da una convenzione del 1923 che riserva la navigazione sul lago Maggiore ad un concessionario italiano e quella sul lago di Lugano ad uno svizzero.

Gli eventi bellici hanno turbato l'applicazione di questa convenzione, perché, per la parte del Verbano circoscritta dal territorio svizzero, la società di navigazione italiana interruppe durante il periodo bellico il servizio,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Venne sostituita da una società svizzera che svolse regolarmente, lungo le sponde elvetiche del lago, un normale servizio. Questa situazione di fatto dura ancora. Il concessionario italiano non ha potuto ripristinare la sua attività esclusiva per tutto il bacino del lago Maggiore.

Diversa è invece la situazione del lago di Lugano, dove la società concessionaria è svizzera. L'intero specchio del lago è servito da tale società.

Interrotto il servizio durante il periodo bellico, la società concessionaria svizzera l'ha ripreso alla fine delle ostilità e lo prosegue, senza però tenere nel dovuto conto le nuove esigenze delle popolazioni rivierasche italiane. Le sponde italiane del lago di Lugano, che ospitano agglomerati di una certa entità come Porlezza, Porto Ceresio, Ponte Tresa ecc., sono, come ho detto, servite dalla società di navigazione svizzera la quale non considera le necessità di queste popolazioni e soprattutto di quella parte costituita da operai che, per ragioni di lavoro, debbono spostarsi da una sponda all'altra del lago.

Onorevole ministro, do atto che il suo Ministero ha cercato in tutti i modi di regolamentare il servizio di navigazione su questi laghi e che anche recentemente vi è stata una riunione tenutasi a Varese per cercare una soluzione agli inconvenienti che si verificano soprattutto nel lago di Lugano. Per quanto mi consta, non si è ancora giunti ad una soluzione del problema perché la società concessionaria svizzera, che svolge la sua attività sul lago Maggiore, non vuole cedere ad un prezzo ragionevole le strutture e i battelli al Governo italiano.

Mi sono permesso di formulare un ordine del giorno per incoraggiare il Governo a continuare nelle trattative allo scopo di ripristinare l'esclusiva della navigazione alla società italiana del lago Maggiore, tanto più che l'attività della società di navigazione italiana ha raggiunto un obiettivo lusinghiero conseguendo non soltanto il pareggio ma l'attivo nel bilancio dell'ultimo anno. Nello stesso tempo si deve disciplinare la navigazione sul lago di Lugano ottenendo la possibilità di istituire traghetti tra le opposte sponde italiane e servizi regolari che permettano facilità di comunicazioni soprattutto a favore degli operai residenti sulle sponde italiane del lago stesso.

Vorrei inoltre raccomandare all'onorevole ministro di non tener conto delle pressioni che formulano i giornali svizzeri in merito alla disciplina del servizio di navigazione.

Forse questa sera voteremo la ratifica del prestito concesso dal governo svizzero alle ferrovie italiane per l'importo di 200 milioni di franchi e destinato alla sistemazione delle linee facenti capo alla Confederazione elvetica. Evidentemente questo prestito è dato per un obiettivo preciso: ammodernare le linee suddette; ma è assolutamente necessario non accettare — in occasione dello scambio delle ratifiche per questo prestito — che si facciano delle pressioni sul problema della navigazione dei laghi, cioè che la sua soluzione non sia influenzata da un'operazione finanziaria che nulla ha da vedere con una razionale e moderna disciplina dei servizi di navigazione sul lago di Lugano.

Formulo queste raccomandazioni all'onorevole ministro, ed insieme lo prego di tener conto delle discussioni che vengono svolte fra le autorità italiane e quelle svizzere insieme con i rappresentanti delle province di Como e di Varese, che sono direttamente interessate alla disciplina ed al razionale servizio di navigazione su questi importanti bacini lacuali.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Musolino:

« La Camera,

convinta che il crescente sviluppo industriale della regione siciliana ed il conseguente aumento del traffico delle merci da e per il continente, unitamente allo sviluppo del turismo di massa verso le regioni meridionali e la Sicilia, impongono l'acceleramento della costruzione del doppio binario Battipaglia-Reggio Calabria;

considerato che la linea jonica, in via di armamento e potenziamento per l'alleggerimento di quella tirrenica non può essere allestita prima del 1960;

ritenuto che la programmata industrializzazione del Mezzogiorno esige l'adattamento dell'ambiente fisico a tale programma, specie nel campo dei trasporti ferroviari e quindi anche per questo motivo l'acceleramento dei lavori sollecitato nel passato anche dai tecnici è reso urgente da queste prospettive di carattere economico-sociale;

considerato che l'andamento dei lavori in corso sulla suddetta linea fa prevedere, nel ritmo attuale, non prima del 1964 l'allestimento del doppio binario, in contrasto sempre più stridente con l'esigenza di contenere l'usura dell'unico binario al fine di evitare il pericolo per le persone e per le cose, derivato dall'estrema saturazione della linea, segnalata dai tecnici,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

invita il Governo, in accordo col Comitato dei ministri per la Cassa per il Mezzogiorno, a stanziare i fondi necessari per l'apertura di altri lotti di lavoro, allo scopo di abbreviare il tempo occorrente all'allestimento del doppio binario Battipaglia-Reggio Calabria ».

L'onorevole Musolino ha facoltà di svolgerlo.

MUSOLINO. Quest'ordine del giorno non è che la ripetizione di altro da me presentato l'anno scorso. Con esso intendo insistere sulla necessità del raddoppio del tronco ferroviario Reggio Calabria-Battipaglia.

L'aumento dei traffici con la Sicilia, l'aumento del turismo, l'aumento continuo delle esportazioni ed importazioni del mezzogiorno d'Italia, fanno sì che il raddoppio del binario si renda necessario per la estrema saturazione in cui si trova attualmente la linea ad un solo binario. I tecnici hanno già fatto presente all'onorevole ministro il pericolo che corrono gli stessi viaggiatori per il fatto che la linea non riesce più a sopportare il traffico, mentre la linea dello Jonio, che è in via di potenziamento per poter alleggerire quella del Tirreno, non può essere pronta che nel 1960. Il programma del Governo è di raddoppiare il binario della Battipaglia-Reggio Calabria entro il 1964.

Ora, io domando al ministro come farà ad affrontare domani le aumentate esigenze del traffico tra la Sicilia ed il continente conseguenti all'accresciuto volume delle importazioni e delle esportazioni ed all'incremento delle correnti turistiche di massa (perché il Mezzogiorno già comincia ad essere la meta di sempre più larghi strati di visitatori settentrionali italiani e stranieri), se da oggi non cerca di intensificare il ritmo dei lavori onde far sì che invece del 1964 la linea sia pronta almeno per il 1960. Di qui a quattro anni io credo che essa si troverà in condizioni di non poter sopportare la presumibile intensità del traffico.

Ma richiamo l'attenzione del Governo sull'opportunità di questa intensificazione anche per un altro fatto. Le ferrovie meridionali sono le più attive della rete ferroviaria italiana, come quelle che non possono subire la concorrenza della strada appunto per la lunga estensione del percorso tra la Sicilia ed i maggiori centri della penisola. Se il Governo fa adesso una spesa in questo settore può esser certo non solo di vederla rifusa in breve volger d'anni ma di ricavarne adeguati frutti; e questo è tanto più sicuro in

quanto l'industrializzazione del Mezzogiorno contemplata dai programmi di Governo non potrà che favorire i traffici ferroviari meridionali.

Da parecchi anni noi andavamo richiamando il Governo sulla gravità della situazione che si veniva maturando in questo settore. Finalmente un bel giorno ci si è accorti che si doveva lavorare anche di notte, come sta avvenendo. Noi domandiamo se oggi con i lavori che sono in corso si potrà riuscire a far fronte alle esigenze che abbiamo prospettato. Al qual fine esprimiamo l'augurio che l'onorevole ministro attraverso opportuni contatti coi colleghi che formano il comitato dei ministri per la Cassa per il Mezzogiorno possa ottenere da questa i fondi necessari.

PRESIDENTE. L'onorevole Borsellino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato l'enorme sviluppo agricolo, industriale e turistico di una vasta zona attualmente attraversata dalla ferrovia a scartamento ridotto Castelvetro-Porto Empedocle-Licata,

fa voti

che detta ferrovia venga trasformata da scartamento ridotto in ordinaria nel più breve tempo possibile — e ciò perché inserita fin dalla sua prima impostazione — al fine di disporre dei mezzi ferroviari necessari per incrementare le esportazioni ortofruttilicole, venire incontro in maniera concreta ai bisogni delle popolazioni, migliorandone le condizioni di vita, e contribuire veramente alla rinascita di quella zona particolarmente depressa ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BORSELLINO. Già altre volte ho fatto oggetto di ordini del giorno questo argomento, che è quindi in certo senso vecchio, ma che rimane sempre attuale finché il problema non verrà risolto. La trasformazione della linea Castelvetro-Porto Empedocle-Licata oltre che naturalmente nel problema generale della trasformazione delle linee secondarie dallo scartamento ridotto a quello ordinario si inserisce in quello del deficit del bilancio delle ferrovie dello Stato, perché uno dei modi di aumentare il traffico sulle ferrovie secondarie e quindi di diminuire od eliminare il deficit sarebbe appunto quello di trasformarle e potenziarle.

Il problema della attuale inadeguatezza di questa linea va visto sotto il duplice aspetto del traffico dei passeggeri e di quello

delle merci. Ora mentre il primo può essere facilmente risolto con l'istituzione di linee automobilistiche, non si può pensare di risolvere con i trasporti su strada il secondo. Il problema va quindi affrontato unitariamente, in rapporto soprattutto al grande sviluppo economico di una zona come è quella servita dalla ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle-Licata, zona dove è in corso una grandiosa bonifica, particolarmente nel Caruboi, dove 11 mila ettari di terreno dovranno essere trasformati. È evidente la necessità di un tempestivo potenziamento delle comunicazioni correlativo con lo sviluppo agricolo ed economico di questa zona.

Se l'onorevole sottosegretario qui presente conosce quella vasta zona, certamente sa che essa è in pieno sviluppo, e che la ferrovia di cui si tratta nell'ordine del giorno attraversa dei luoghi interessantissimi dal punto di vista turistico, in quanto congiunge Selinunte ad Eraclea, il cui grande teatro greco è a tutti noto, arrivando fino ad Agrigento. Essa attraversa anche la città di Sciacca, che è forse la più bella stazione termale e turistica del Mediterraneo, la quale merita di essere valorizzata anche per quanto riguarda il suo porto, che è il primo porto peschereccio della Sicilia. Lì si pescano grandissime quantità di pesce azzurro, forse più che in tutte le altre parti d'Italia.

Si tratta di una zona ricca anche di miniere di zolfo e di sale — ricorderò a questo proposito Cattolica — e di agrumi: basterà citare Ribera.

Ora, questa zona ha bisogno di mezzi di comunicazione adeguati. Essi devono corrispondere a quanto il Governo ha saputo realizzare in questi luoghi con un'opera che è veramente grandiosa.

Conosco bene l'onorevole Angelini, il quale è stato per lungo tempo presidente della Commissione dei trasporti, della quale anche io faccio parte. So con quanta passione egli segue questi problemi. Questa questione della trasformazione delle linee a scartamento ridotto in linee a scartamento normale deve essere affrontata ormai con un criterio scientifico, dando ad essa l'urgenza che è stata ad essa riconosciuta in seguito ad un intervento del sindaco di Sciacca al Senato in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Chiedo questo coordinamento, e sono sicuro che il ministro sarà capace di attuarlo, rendendosi così benemerito di quelle popolazioni le quali sperano di migliorare attraverso quest'opera le loro condizioni di vita.

Così anche una situazione particolare rientra nel quadro generale della vita e del benessere della nazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Tognoni:

« La Camera,

considerata la importanza che va assumendo la zona compresa nei comuni di Orbetello, Porto Santo Stefano e l'Isola del Giglio, anche in conseguenza dei notevoli sviluppi dell'industria mineraria,

invita il Governo

a ripristinare il tronco ferroviario Orbetello-Porto Santo Stefano ».

L'onorevole Tognoni ha facoltà di svolgerlo.

TOGNONI. Ho voluto ancora una volta richiamare l'attenzione del ministro e del Parlamento su una questione della quale in varie occasioni la Camera si è già occupata ed alla quale il ministro personalmente è stato interessato dai parlamentari della circoscrizione Arezzo-Siena-Grosseto.

Si tratta del ripristino della ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano. Per non interrompere la buona abitudine instaurata oggi dai colleghi i quali hanno parlato tutti molto brevemente per illustrare gli ordini del giorno, non voglio dilungarmi ad esporre le ragioni per le quali sarebbe consigliabile che questo tratto di linea fosse ripristinato. Del resto il ministro è in possesso di tutta una documentazione che gli è stata fornita dall'amministrazione comunale di Porto Santo Stefano, con la quale si dimostra che il ripristino potrebbe avvenire senza che l'amministrazione delle ferrovie andasse incontro ad alcuna perdita.

Non riporterò quindi questa documentazione, e neppure discuterò del fatto che questo problema è collegato, sia pure indirettamente, alle grandi possibilità di sviluppo turistico della zona Orbetello-Porto Santo Stefano-Isola del Giglio, o del fatto che la ferrovia potrebbe contribuire allo sviluppo delle attività portuali di Porto Santo Stefano.

Voglio invece richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, su una circostanza che per me è decisiva e che sta a testimoniare la necessità di arrivare al più presto per lo meno al ripristino di questo tronco ferroviario. Mi riferisco al fatto che, proprio in questi ultimi mesi, laddove fino ad oggi è stata in attività una piccola miniera di ferro e di manganese appartenente ad una azienda che fa parte del gruppo I.R.I., è stata accertata l'esistenza

di un grosso giacimento di pirite, uno dei più grandi della provincia di Grosseto. Sembra che il banco di pirite sia dell'ordine di 12 milioni di tonnellate, il che significa una attività di vari decenni per una grandissima miniera.

Noi possiamo fare il paragone con la nostra provincia ove abbiamo la miniera del Gavorrano nella quale sono occupati circa 2.000 lavoratori. Se si pensa che un'altra miniera di pirite è in attività già nell'Isola del Giglio, ci si rende conto di come le possibilità per una ferrovia che fosse adibita, fra l'altro, al trasporto del minerale estratto in questa miniera, che si trova a fianco dell'attuale ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano, sarebbero garantite da questa notevole attività.

Credo quindi, onorevole ministro, di non chiederle troppo se, unendomi alle richieste unanimi avanzate dal consiglio comunale di Porto Santo Stefano e alle richieste avanzate anche da una riunione di tutti i partiti politici di Porto Santo Stefano, da quello che rappresento io a quelli da me più lontani, insisto nella richiesta stessa.

Siccome so che la commissione interministeriale competente in queste questioni ha deciso in senso contrario, vorrei che il ministro personalmente, accogliendo, appunto, i voti unanimi della popolazione di questa zona e tenendo conto degli sviluppi che questa zona è destinata ad avere, intervenga per fare rivedere questo giudizio, per riesaminare tutta questa questione e ripristinare il tronco ferroviario di cui si parla.

PRESIDENTE. L'onorevole Sorgi non è presente: s'intende che abbia rinunciato a svolgere il suo ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Giorgio Franceschini e Gorini:

« La Camera,

considerata l'opportunità di mantenere e rammodernare la ferrovia Copparo-Ferrara-Cento-Modena, attualmente gestita in concessione dalla società Veneta,

invita il Governo

a disporre per il mantenimento ed il rammodernamento dell'anzidetta ferrovia e a provvedere ad un nuovo atto di concessione a favore delle amministrazioni provinciali e comunali interessate, anche nel caso che inevitabilmente si debba sostituire la ferrovia stessa con autolinee ».

L'onorevole Giorgio Franceschini ha facoltà di svolgerlo.

FRANCESCHINI GIORGIO. Da tempo la questione della soppressione della ferrovia

Copparo-Ferrara-Cento-Modena, affidata in concessione alla società Veneta, è oggetto di attento esame da parte del Ministero dei trasporti, delle amministrazioni provinciali e comunali di Ferrara e Modena, nonché oggetto di particolarissima attenzione da parte delle popolazioni interessate.

Tale linea, che collega, da alcuni decenni, vaste zone del ferrarese con il capoluogo, nonché con la provincia di Modena e varie linee ferroviarie di grande traffico, pesa sul bilancio dello Stato, come servizio dato in concessione, per un contributo annuo di circa un milione e 100 mila lire per chilometro, contributo che, per altro, è il più modesto fra quelli pagati alle concessionarie nella provincia di Ferrara.

Tale motivo, nel quadro di un più vasto riordinamento e risanamento della rete ferroviaria italiana, giustificherebbe, da solo, tale soppressione.

Come l'onorevole ministro sa, da mesi amministrazioni provinciali e comunali, stampa, camere di commercio si adoperano per far considerare che contro all'indiscutibile dato di bilancio e cioè all'onere sostenuto dallo Stato per l'anzidetto contributo, sta una serie di valutazioni economiche e sociali, strettamente legate alla vita del ferrarese e della stessa provincia di Modena, valutazioni che vanno altrettanto seriamente ed attentamente soppesate.

Con l'ordine del giorno presentato da me e dall'onorevole Gorini si invita, quindi, implicitamente il Governo, e in particolare il Ministero dei trasporti, a riesaminare attentamente ancora una volta tutta la questione con la massima buona volontà possibile di evitare lo smantellamento.

Aspirazione delle amministrazioni e delle popolazioni interessate è però giustamente quella non solo di mantenere, ma anche di rammodernare l'anzidetta linea ferroviaria, in quanto è apparso ed appare inevitabile che di mantenimento si possa parlare se si potrà concretamente affrontare il detto problema dell'ammodernamento.

Nessuno nega che così come è attualmente gestita, con materiali e servizi insufficienti, è veramente insostenibile la situazione di detta linea. Ma se anche le difficoltà connesse a tale rammodernamento appaiono notevoli, si ritiene che i motivi che militano a favore del mantenimento siano più rilevanti di ogni altra considerazione e soluzione.

Lo stato delle strade della zona satura di traffico il clima e specie la nebbia, che per lunghi periodi rende difficile la circolazione di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

automezzi, la necessità di sopperire, con la ferrovia, alle richieste dei trasporti di merci, sono tutti elementi che non possono essere sottovalutati, allorché il Ministero dovrà assumere una definitiva delibera in materia.

La camera di commercio di Ferrara ha così, recentemente, relazionato sulla situazione dei trasporti in provincia di Ferrara all'Unione italiana delle camere di commercio a seguito di una indagine da detta Unione promossa: « Le linee secondarie gestite da società private (Copparo-Ferrara, Ferrara-Cento-Modena e Suzzara-Modena) per vetustà di impianti e sistemi di esercizio non soddisfano alle presenti e pressanti necessità del traffico. Per tali linee si impone una trasformazione e non una sostituzione delle stesse con autolinee, le quali non potrebbero sopperire alle esigenze di traffico attuali e tanto meno a quelle future. Premesso che, per località dell'importanza di Copparo, Sant'Agostino e Cento, il collegamento a mezzo strada ferrata con centri ferroviari come Ferrara, Bologna, Modena e fra le città stesse, per molto tempo ancora, ha un valore molto più tangibile che il collegamento camionistico con le stesse località, l'annunciata soppressione risulta assai dolorosa, ed è perciò naturale che le popolazioni interessate facciano dei confronti e, ammesso che il criterio della legge 1221 sia quello di eliminare le linee deficitarie, prima si pensi ad abolire quelle dove la passività è molto maggiore di quella della Copparo-Ferrara-Modena. Viene ugualmente rilevato che, a soppressione avvenuta, lo Stato dovrà ugualmente sovvenzionare il servizio camionistico sostitutivo; tanto vale mantenere tale linea, integrando il contributo di mantenimento con quello degli enti locali che si sono già espressi favorevolmente in tal senso ».

Il consiglio provinciale di Ferrara, approvando all'unanimità, il 12 marzo 1956, un ordine del giorno in merito a tale questione, ha anche chiesto che il ministro dei trasporti voglia tempestivamente procedere all'accertamento delle eventuali inadempienze della società Veneta e, ad esito di detti accertamenti, valendosi delle sue facoltà discrezionali, revocare alla medesima società la concessione di cui al correlativo decreto.

Unitamente a tale richiesta di revoca, il detto consiglio provinciale ha avanzato la richiesta di concedere alle amministrazioni provinciali e comunali e agli enti interessati — da collegare eventualmente in un organismo consorziale — l'esercizio della linea ferroviaria.

In via subordinata e nella eventualità che il Ministero dei trasporti non intenda accogliere tali considerazioni e di conseguenza decidere per lo smantellamento, è stato chiesto — e il mio ordine del giorno ne fa cenno — che, revocata la concessione alla società Veneta, la gestione dei servizi sostitutivi, e cioè delle autolinee, venga affidata alle amministrazioni richiedenti. Le quali ultime, da tale concessione trarrebbero evidentemente stimolo per progettare e proporre razionali sistemazioni delle proprie reti stradali, oggi davvero del tutto insufficienti.

Tali i motivi e tali le aspirazioni che mi hanno indotto a presentare e a illustrare l'ordine del giorno; tali le conclusioni che la Camera e il Governo vorranno accogliere nell'interesse delle popolazioni di Ferrara e Modena.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Biasutti, Berzanti, Driussi e Schiratti:

« La Camera,

considerate le evidenti ragioni di carattere economico e sociale e di prestigio nazionale,

impegna il Governo

a portare a compimento la ricostruzione del grande ponte ferroviario sul fiume Tagliamento, della linea Venezia-Tarvisio, unico non ricostruito sulla linea internazionale Roma-Vienna ».

L'onorevole Biasutti ha facoltà di svolgerlo.

BIASUTTI. Rinunzio allo svolgimento, perché a me basta sapere, dalla risposta che il ministro darà, qual è lo stato attuale dell'opera.

PRESIDENTE. L'onorevole Amiconi non è presente: s'intende che abbia rinunciato allo svolgimento del suo ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno Raffaelli:

« La Camera,

a conoscenza della decisione dell'amministrazione ferroviaria di procedere alla soppressione di varie linee ferroviarie fra le quali le linee Cecina-Volterra e Pisa-Collesalveti-Cecina,

invita il ministro dei trasporti:

1°) a revocare tale decisione;

2°) ad adottare tutti i provvedimenti atti a migliorare tali servizi che svolgono una funzione importante nell'economia della provincia di Pisa e di quella di Livorno;

3°) a tener conto dei voti e delle proposte degli enti locali e delle organizzazioni econo-

niche delle province di Pisa e di Livorno per l'ammodernamento e il miglioramento delle suddette linee ».

L'onorevole Raffaelli ha facoltà di svolgerlo.

RAFFAELLI. Recentemente si è diffusa la notizia che fra i 1.600 chilometri di ferrovie che si vorrebbero smantellare, secondo gli intendimenti dell'amministrazione ferroviaria, vi sarebbero anche due linee interessanti principalmente la provincia di Pisa e anche quella di Livorno. Mi riferisco alla linea Cecina-Volterra e alla linea Pisa-Collesalvetti-Cecina.

Non è la prima volta che si parla della soppressione o dello smantellamento di una di queste linee, la Cecina-Volterra, ma sempre il pericolo è stato scongiurato grazie alle vibrato proteste pervenute dai cittadini e dalle autorità di Volterra. In questi giorni un così grave problema si è riproposto all'attenzione dell'opinione pubblica e di quanti hanno pubbliche responsabilità nella città di Volterra e nella provincia di Pisa. In questa provincia la rete ferroviaria statale si sviluppa per 185 chilometri di fronte ai circa 2 mila chilometri di autolinee che assolvono la maggior parte del traffico viaggiatori. Tale rete di autolinee è dominata da una sola azienda, la «Sita», diretta emanazione del monopolio Fiat, che detiene il 60 per cento delle linee concesse e condiziona i programmi di esercizio, la politica tariffaria, la soluzione di tutti i problemi dei trasporti su strada, lo sviluppo stesso delle piccole aziende concessionarie locali, frustrando le esigenze, i voti e le aspirazioni delle popolazioni, degli enti locali, delle associazioni economiche e sindacali.

Sui 180 chilometri di ferrovia statale, 100 sono costituiti dalle linee che l'azienda ferroviaria intenderebbe chiudere al traffico; e per di più tali linee interessano la zona meno sviluppata della provincia, quella più bisognosa di intervento statale sotto vari aspetti, da quello della riforma fondiaria a quello della viabilità, onde aumentare le occasioni di lavoro ai braccianti e ai numerosi disoccupati.

In queste zone il servizio ferroviario assolve una funzione insostituibile collegando Volterra con Cecina, Livorno, Piombino e Pisa e collegando Cecina e Pisa col suo entroterra più povero, da cui gli operai, i braccianti e i contadini poveri si dirigono per trovare lavoro verso i maggiori centri di Rosignano, Cecina, Livorno e Pisa.

La città di Volterra ha già sofferto molto e soffre tuttora per la politica seguita da

questo Governo e da quelli che lo hanno preceduto. Basterà ricordare la gestione commissariale dell'ospedale psichiatrico, affidata naturalmente a un democristiano, che sta arrecando danni irrimediabili alla città e che viene mantenuta nonostante che ciò contrasti con la legge e nonostante le aperte denunce della stampa e dell'opinione pubblica. Basterà ricordare altresì il trasferimento recente di oltre 100 operaie dalla salina di Volterra, nonché la mancata attuazione di una profonda e democratica riforma fondiaria, causa della aumentata disoccupazione bracciantile e operaia.

Nonostante tutto ciò, si vorrebbe ora arrecare un ulteriore non indifferente danno alla zona con la eliminazione della ferrovia che collega, sia pure malamente, questa città a Cecina e a Pisa.

Motivo accampato per la soppressione sarebbe la situazione deficitaria di codesti tronchi. Ma che cosa avverrebbe dopo tale soppressione? Gli utenti sarebbero obbligati a servirsi di autolinee private e a sottostare a tariffe di gran lunga superiori a quelle praticate dalle ferrovie. E non è chi non veda che la cosa danneggerebbe soprattutto gli impiegati e gli operai che fruiscono ogni giorno del treno. Per esempio, un insegnante che deve percorrere giornalmente 25 chilometri per raggiungere la scuola dove insegna dovrebbe pagare all'autolinea privata 4.800 lire al mese, mentre ora ne paga alla ferrovia 1.200.

Non è raro il caso di udire l'elogio della iniziativa privata in questo settore e della «capacità» dei concessionari di linee automobilistiche. Più di un ministro non è stato avaro di riconoscimenti a questa categoria di concessionari; ma è utile dire che con quelle tariffe e con quella politica aziendale e tariffaria non ci vuole molta capacità per mantenere attive le loro aziende, poiché a pagare sono i cittadini, e non solo a causa delle elevate tariffe, e dell'intenso sfruttamento del personale, ma anche perché le aziende concessionarie soddisfano soltanto una parte delle esigenze di traffico: quella più redditizia.

Ora noi riteniamo che il processo di smobilizzazione debba essere accantonato almeno fino a che — come diceva stamane l'onorevole Lombardi — non sia stato denunciato l'accordo 15 settembre 1953 che lega l'amministrazione ferroviaria all'Associazione dei concessionari (A. N. A. C.), accordo che nel suo articolo 8 stabilisce la rinuncia delle ferrovie dello Stato a gestire servizi automobili-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

stici sostitutivi o integrativi di linee ferroviarie; perché, fino a quando questo accordo non è caduto, i cittadini non possono essere garantiti che anche un servizio automobilistico concesso in sostituzione di linea ferroviaria smobilitata possa rimanere completamente sotto il controllo dell'amministrazione ferroviaria e svolgersi con quelle condizioni di pubblica utilità che non riversino oneri insopportabili sulle popolazioni utenti. Le linee che si vogliono sopprimere debbono essere invece — e possono esserlo — ammoderate e migliorate, anche per ottenere la diminuzione dei costi e l'aumento del traffico. Con mezzi leggeri possono essere sostituite quelle locomotive impiegate così anacronisticamente e, lascitemi dire, senza badare a spese, su queste modeste linee, dove mezzi leggeri possono assolvere benissimo il traffico. Gli orari ed i programmi di esercizio debbono essere adeguati alle esigenze reali dei cittadini e non subordinati ad altri interessi.

Nella zona della linea Cecina-Volterra, poco lontano da questo asse di traffico, vi è un'azienda importante per l'economia del nostro paese, che è sotto la direzione del ministro dei trasporti e per esso delle ferrovie dello Stato, che detengono il 72 per cento del capitale: è la Lardarello che produce 1.800 milioni di chilowattore di energia elettrica all'anno al più basso costo che si ha nel nostro paese; tanto quanto è il fabbisogno annuo dell'intera azienda ferroviaria. Le ferrovie prelevano i tre quarti della produzione di questa azienda. Tuttavia la produzione ristagna dal 1953 a oggi, ed anzi sotto la presidenza dell'onorevole Fascetti, attuale presidente dell'I. R. I., ha avuto per la prima volta, dopo la liberazione, una lieve flessione, ma tuttavia indicativa e sotto un certo profilo anche allarmante.

Quelle popolazioni e quelle maestranze si battono da anni per lo sviluppo della produzione elettrica alla Lardarello, perché la azienda ferroviaria abbia più energia a più basso costo e perché possa con questo contributo diminuire considerevolmente il suo *deficit*. Ma il Ministero dei trasporti sembra non ascoltare questa voce dei cittadini, delle maestranze, dei tecnici, dei pubblici amministratori locali e sembra seguire gli orientamenti e le direttive del monopolio elettrico, la « Centrale », azionista di minoranza, senza dar segno di voler utilizzare quella straordinaria fonte di energie per l'economia della nostra regione e del nostro paese.

Quei cittadini come possono approvare che sotto il pretesto della diminuzione di un

deficit, della diminuzione dei costi, si smobilitino tronchi ferroviari nella illusoria convinzione di migliorare il bilancio di gestione delle ferrovie dello Stato, quando non si tiene conto di questa larghissima possibilità di contribuire realmente al risanamento della azienda ferroviaria? In presenza dei problemi che si pongono col proposito di smantellare queste due linee, il Ministero e la direzione delle ferrovie dello Stato hanno il dovere di sentire le proteste e le proposte che vengono dai consigli comunali, dai consigli provinciali di Pisa e di Livorno, le proteste e le esigenze di ogni cittadino che si esprime contro questi provvedimenti. È strano che mentre il Ministero dei trasporti e la direzione delle ferrovie non abbiano trovato il modo di migliorare un servizio che per un tratto, tra Saline e Volterra, è ancora affidato ad una locomotiva vecchia di oltre quaranta anni, l'amministrazione comunale di Volterra sia riuscita nell'interno di quella piccola città a istituire un servizio urbano che non è in *deficit*, ma attivo e utile alla vita di quella città. Credo che non si deve parlare di smantellamento come l'unica soluzione atta a risolvere il problema globale e grave dell'amministrazione ferroviaria, ma si debba accogliere la richiesta che l'azienda cessi di gestire senza un piano e senza una prospettiva alcune linee, fra le quali quelle di cui parlo, che non devono e non possono essere chiuse nell'interesse dei concessionari privati.

È possibile migliorare e di molto la loro gestione purché lo si voglia fare, purché si voglia ascoltare anche il suggerimento che viene dagli enti locali della mia provincia, da quanti si sono battuti, e non da ora, perché questi servizi fossero migliorati; suggerimento che purtroppo non è stato ascoltato.

In questi giorni ho udito osservazioni fatte da cittadini che viaggiano su questi tronchi ferroviari. Taluni di essi si sono dimostrati fiduciosi in lei, onorevole ministro Angelini, perché è capo dell'amministrazione ferroviaria e perché è deputato eletto nella nostra circoscrizione. Mi auguro che quella aspettativa e l'attesa di quanti hanno a cuore gli interessi della mia provincia e quelli dell'amministrazione ferroviaria, possano trovare accoglimento e sia scongiurato questo pericolo per l'economia, per le popolazioni, per la vita stessa della provincia di Pisa e direi anche per la vita della nostra amministrazione ferroviaria che non può rinnovarsi mediante la soppressione della sua attività, ma solo svilupparsi, migliorando

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

i suoi servizi, mettendo i suoi servizi anche periferici in condizione di essere autosufficienti.

Per queste ragioni confido che l'ordine del giorno presentato trovi accoglimento da parte della Camera.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Di Paoloantonio:

« La Camera,

ritenendo che lo smantellamento di ferrovie secondarie in zone provviste di tutti gli elementi per un sicuro sviluppo economico e sociale scoraggerebbe lo sforzo collettivo teso verso tale fine e comprometterebbe gravemente ogni sviluppo futuro;

considerando che il tronco ferroviario Teramo-Giulianova, oltre a collegare il capoluogo della provincia con il litorale adriatico, serve una vallata già avviata verso un sicuro sviluppo agricolo, industriale e sociale;

invita il Governo

a non adottare alcun provvedimento che possa comunque compromettere o ridurre la funzionalità del suddetto tronco ferroviario, e a provvedere, anzi, ad una migliore organizzazione dei servizi fornendo la linea di automotrici moderne ed instaurando corse celeri dirette (senza fermate) Teramo-Giulianova ».

L'onorevole Di Paolantonio ha facoltà di svolgerlo.

DI PAOLANTONIO. Ho avuto un colloquio con l'onorevole ministro, il quale mi ha assicurato che darà una risposta adeguata. Perciò rinunzio allo svolgimento.

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

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Menotti.

MENOTTI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra opportuno rilevare che questa discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1956-57 si è svolta a distanza di soli sei mesi dal voto conclusivo sull'esercizio 1955-56. La circostanza va notata per comprendere meglio i termini limitativi della discussione stessa.

Noi assistiamo a questo fatto: che, mentre in altri paesi si tende ad allungare il termine di previsione (per esempio due anni) per avere maggiore possibilità di tempo per lo sviluppo di azione e la concretizzazione di programmi, questa volta per questo bilancio noi torniamo soltanto dopo sei mesi a ridiscutere la previsione della spesa, e quindi non meraviglia il ritorno di questioni molte note. Non è que-

sta la sede per formulare proposte in materia, ma il fatto merita di essere segnalato, anche in relazione ai lavori che l'apposita Commissione sta svolgendo intorno al tema « la discussione dei bilanci ».

Comunque, sembra al relatore che dalla discussione possano trarsi almeno tre conclusioni positive: la prima consiste nella riaffermata stima e fiducia nella persona e nell'opera dell'onorevole ministro, che è venuta da tutti i settori della Camera.

Nonostante le assicurazioni e le preoccupazioni avanzate dai singoli oratori, sempre è affiorata questa speranza nel futuro fondata anche sulla preparazione, sulla competenza, sullo spirito di dedizione e di sacrificio del maggiore responsabile politico di questo settore della vita economica della nazione.

Il relatore si associa di tutto cuore a questo spirito di profonda collaborazione della Camera all'opera che il ministro va svolgendo, anche perché vede in questo fattore morale e politico la causa prima e determinante delle speranze nei progressi del lavoro futuro.

La seconda conclusione consiste nel riaffermato riconoscimento di tutto quanto è stato fatto negli anni passati. Si direbbe anzi che proprio da un tale riconoscimento nascono le maggiori aspettative e prendono varia consistenza i multiformi desideri per l'opera da fare nell'avvenire, con l'ansia propria di chi sente di essere attore e vuole che l'opera sua migliori sempre più e non ci si attardi sulle mete raggiunte e si eviti, per quanto possibile, gli errori eventualmente commessi.

Questo riconoscimento vale per lei, onorevole ministro, e per tutti i suoi predecessori, e anche per tutti i suoi collaboratori: da quelli preposti a funzioni di più alta responsabilità a quelli operanti in settori più limitati.

La terza questione consiste nello scopo che la Camera intende raggiungere presentando proposte, rilievi e critiche: scopo che si concreta nel benessere morale, culturale e sociale del popolo italiano attraverso il settore dei trasporti.

Al fondo di ogni discorso, sia che esso avesse orizzonti nazionali, sia che si limitasse a problemi regionali, stava questa preoccupazione: in qual modo e in quali tempi si possono meglio spendere i denari che il contribuente italiano fornisce all'erario anche per questo settore dei trasporti, per rendere al contribuente stesso il miglior servizio possibile. E in questa preoccupazione si sintetizza, mi

pare, tutto il valore politico e sociale della discussione, che tende a dare orientamenti per le programmazioni future.

È appunto sulla base di queste tre conclusioni che possiamo riassumere lo svolgimento della discussione. E pare al relatore che la prima questione da affrontare sia quella sollevata dall'onorevole Graziadei, in relazione alla presunta non veridicità del bilancio.

Il relatore deve respingere un'accusa di questo genere, che tocca l'intima essenza del bilancio stesso, e che è stata avanzata in modo del tutto gratuito e senza darne alcuna documentazione.

Il bilancio è vero, è reale, è serio e attendibile, e proprio sul fondamento di questa sua veridicità il relatore ne ha proposto l'approvazione. Anche in ordine alla chiarezza della strutturazione del bilancio stesso, il relatore concorda con il compiacimento già espresso da vari colleghi e in particolare dall'onorevole Bima, circa la serietà della sua impostazione; non senza rilevare che già in sede di relazione scritta aveva rilevato che i dati pubblicati dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, e nella relazione riportati in ordine soprattutto agli oneri sociali ed extra-aziendali, servivano certamente a chiarire da una parte la natura e la quantità dei pesi extra-aziendali che gravano sull'amministrazione, e servivano d'altra parte a chiarire che il disavanzo è dovuto anche ad oneri tutt'altro che lievi d'indole sociale e politica.

La critica dell'onorevole Graziadei non può quindi essere accolta neppure nella parte che riguarda la chiarezza del bilancio, perché contrasta coi dati precisi che egli avrebbe dovuto esaminare e discutere anziché mantenersi nell'atmosfera del sospetto generico. Questa è l'impressione che ho avuto ascoltando il discorso dell'onorevole Graziadei.

La seconda questione che è venuta in discussione è quella che riguarda la soppressione o meno di linee ferroviarie, sia dello Stato che di quelle date in concessione. È stato rilevato — e il rilievo trova fondamento nelle osservazioni fatte da vari oratori — che la Camera non ha su questo punto un'opinione concorde. Forse si potrebbe meglio dire che gli onorevoli colleghi che hanno affrontato questo tema sono stati tutti concordi su un programma minimo, nel senso cioè di sopprimere quelle linee che, mentre da una parte hanno una gestione deficitaria, dall'altra possono, senza aggravio per i cittadini, anzi con loro maggiore beneficio, essere sostituite da servizi di autotrasporto. Tale

soluzione anzi è particolarmente suggerita per le linee a breve percorso, pur non essendo stato definito il criterio con il quale commisurare la distanza.

Le opinioni invece mutano quando si passa all'esame di un programma massimo, il che vale quanto dire quando si passa all'esame di un programma nazionale rispetto a un programma locale o regionale. Su questo punto le tesi sono certamente di diversa gradazione e si va da una impostazione che, secondo il relatore, è stata definita un po' troppo drasticamente integralista, quella dell'onorevole Bima (penso che probabilmente il pensiero dell'onorevole Bima sia stato preso come una bandiera, come un limite estremo, ma non mi pare che egli abbia voluto esprimere la volontà di sopprimere ad ogni costo le ferrovie) comunque, ripeto, si va da questo limite dell'onorevole Bima ad una impostazione restrittiva, quale quella dell'onorevole Graziadei, e a una visione preoccupata e tuttavia fondata su elementi di fatto degni di attenzione, quale quella esposta dai colleghi che hanno trattato il problema sia da un punto di vista nazionale come l'onorevole Lombardi, sia da un punto di vista regionale, come hanno fatto molti colleghi, nel senso che in molte regioni d'Italia la ferrovia è ancora l'unico mezzo che sodisfi meglio i bisogni delle popolazioni.

Certamente, quando noi leggiamo in un articolo del numero di marzo de *Le vie d'Italia* che il treno Cagliari-Arbatax delle ferrovie complementari sarde viaggia a circa 16 chilometri all'ora di media; che si parte da Cagliari il mattino alle 6.10 e si arriva ad Arbatax alle ore 20 di sera dopo aver percorso 229 chilometri; che alla stazione di arrivo sono scese 3 persone: un solo viaggiatore e due addetti alla ferrovia; che per tutto il percorso i viaggiatori furono sempre di numero assai ridotto, certamente dico se stiamo alla prima impressione, subito ci chiediamo se sia stata saggia la decisione di concorrere con un contributo dello Stato di quasi 6 miliardi al potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie complementari sarde (tra le quali è appunto la Cagliari-Arbatax) e delle strade ferrate sarde.

Si deve, poi, tener presente che i due estremi della linea Cagliari-Arbatax per una lunghezza di 160 chilometri sono collegati tra loro da una corriera che li raggiunge in 4 ore e mezzo. Ma, quando nello stesso articolo si legge che il cittadino di Mandas afferma che « per ridare vita e movimento a questa ferrovia ci vogliono treni migliori, carrozze più comode e rapidi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

locomotori, allora, noi abbiamo l'altro aspetto del problema che in questa sede è stato ampiamente illustrato dai colleghi Chiaromello, Di Giacomo, Sammartino, Sensi, Priore ed altri. E se ancora si aggiunge l'appassionata prospettazione fatta dall'onorevole Colleoni di un problema gravissimo, quale è quello dell'afflusso e del deflusso degli operai ed impiegati dalla campagna o comuni vicini alla grande città o al luogo di lavoro — e il problema sollevato per la Lombardia vale anche per altre regioni — e teniamo presente la insufficienza delle strade che, insieme con la necessità di navi-traghetto, l'onorevole Bardanzellu ha denunciato per la Sardegna e l'onorevole Lombardi ha particolarmente richiamato nei riguardi di tutto il territorio nazionale, allora bisogna convenire che non è molto facile allontanarsi dai criteri che già il 25 ottobre scorso l'onorevole ministro illustrò all'Assemblea.

Voglio dire cioè che non è possibile essere decisi sostenitori dell'una o dell'altra tesi, soppressione o mantenimento soltanto in base ad un criterio unico generale, oppure in base soltanto ad un criterio economico-industriale, ma occorre aver molto riguardo alla situazione geografica, economica e sociale di tutta l'Italia nella varietà delle sue regioni e in relazione ai suoi specifici bisogni e alle sue condizioni di viabilità, come pure ha saggiamente illustrato l'onorevole Vedovato.

Questo significa che anche le varie esigenze locali che sono state in questa discussione presentate, acquistano un valore nazionale, nel senso che aiutano a comprendere i vari aspetti, diversi e complessi, di un unico problema. In sostanza, vorrei dire che non è possibile *a priori* dichiararsi a favore della ferrovia o dell'autotrasporto, perché non si tratta di un dilemma: rotaia o strada, bensì di una complementarità: ferrovia e autotrasporto, nel senso che l'una non esclude l'altro, ma l'una presuppone o si completa con l'altro. In questo senso, il relatore ritiene che sia stata buona e portatrice di frutti la legge n. 1224, che sarà bene mantenere o sopprimere linee ferroviarie ogni qual volta dal punto di vista economico e per la soddisfazione del servizio l'una o l'altra soluzione si renderà necessaria.

E quando queste condizioni si verificheranno, allora converrà decidere presto e in modo definitivo. E quanto più vi saranno sostenitori decisi dell'una o dell'altra tesi, tanto più dalla diversa esposizione di vantaggi e svantaggi si renderà matura la decisione. Ma — e questo mi sembra degno di ri-

lievo, onorevole ministro — a decidere l'una o l'altra soluzione difficilmente potranno essere gli stessi interessati, voglio dire i funzionari del Ministero o delle ferrovie dello Stato da una parte e i rappresentanti degli autotrasportatori dall'altra.

Sembra al relatore che al fine di decisioni serene, che non devono da una parte essere esagerate dalla passione per la propria funzione e dall'altra dall'interesse personale o di gruppo, occorre che i proponenti, sotto l'alta sorveglianza del ministro, siano persone estranee all'uno e all'altro campo, i cui rappresentanti potranno essere invece ottimi consiglieri. Tanto meglio poi se i proponenti per l'una o l'altra soluzione da prendersi nei singoli casi non esamineranno soltanto documenti e statistiche, ma si renderanno conto sul posto stesso dove la soluzione va applicata delle possibilità di attuare un servizio migliore con l'uno o con l'altro mezzo, a costi più ridotti e a rendimento maggiore, attraverso inchieste severe e controllate.

A questo problema generale che è stato il più sentito dall'Assemblea si aggiungono in particolare quelli dell'autotrasporto di persone e di merci per conto proprio e per conto di terzi. Sembra che ambedue questi problemi presentino due aspetti: uno, che chiamerei interno, riguarda la regolamentazione in sé e per sé della concessione e dell'esercizio dell'autotrasporto; l'altro, che chiamerei esterno o di buon vicinato, riguarda i rapporti tra questi mezzi di trasporto e la ferrovia.

Certamente bisogna dare atto allo spirito di intraprendenza e di iniziativa che ha animato e anima questi operatori, ma occorre anche evitare che continui la confusione in atto e che da qualche collega è pure stata denunciata.

Dopo dieci anni, durante i quali il fenomeno dell'autotrasporto ha preso proporzioni enormi e non sempre secondo un programma chiaro e preciso, si sono accumulate sufficienti serie di esperienze per poter addivenire a concrete disposizioni legislative che, meglio interpretando il fatto, modifichino le leggi del 1935 e del 1939.

L'onorevole Colitto, soprattutto in relazione all'autotrasporto delle merci, ha esposto varie considerazioni, come altre ne hanno esposte l'onorevole Bima e l'onorevole Graziadei e in particolare l'onorevole Lombardi nel suo approfondito esame della situazione dei trasporti in Italia fatto stamane.

E in tema di trasporti di merci occorre anche ricordare che l'onorevole Quarello ha

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

portato esempi pratici molto importanti sulla possibilità dello sviluppo dell'incremento di questo traffico delle ferrovie dello Stato.

Sono considerazioni tutte degne della massima attenzione e sulle quali il relatore si augura che la Camera debba presto esprimere il proprio parere in occasione della relativa presentazione dei disegni di legge in modifica delle leggi attualmente in vigore, non senza rilevare, tenendo presenti le varie opinioni espresse dai colleghi che hanno trattato l'argomento, che anche in questo problema lo Stato deve, si, difendersi dalle pressioni che possono essere esercitate sui suoi organi, ma non può impedire, anzi deve agevolare un libero sviluppo di mezzi moderni di trasporto in un limite di coordinamento e di collaborazione.

Due altre questioni pare al relatore che meritino essere riassunte dopo la discussione. La prima riguarda la richiesta avanzata di una oculata vigilanza su taluni enti o iniziative varie che si sviluppano a lato della amministrazione delle ferrovie dello Stato: la seconda riguarda il disavanzo.

Sulla prima ritengo che ogni collega le sarà grato, onorevole ministro, per tutto ciò che crederà bene fare. Una amministrazione che ha un giro di affari come lo hanno le ferrovie dello Stato ha tutto da guadagnare da un ordinamento corretto e cristallino: e quando dico amministrazione intendo riferirmi soprattutto agli uomini che la dirigono e la governano.

E, in tema di enti accessori o sussidiari, paralleli o a catena, tutto ciò che si potrà fare per smantellarli, se non sussistono ragioni più che fondate per il loro mantenimento, sarà ben fatto; e più presto si farà meglio sarà.

Noi non possiamo non rilevare che spesso l'opinione pubblica e la stampa non sono molto benevoli verso questa nostra amministrazione.

Cerchiamo, per quanto è possibile, di non alimentare questo stato d'animo di non benevolenza anche soltanto con l'ombra di pretesti e di sospetti.

L'altra questione è quella del disavanzo.

Il relatore ne aveva accennato nella sua relazione e i colleghi ne hanno un po' tutti trattato, ed in modo particolare i colleghi onorevoli Bima, Vedovato e Lombardi hanno aggiunto considerazioni meritevoli del più ampio esame.

A me pare di dover concludere che la Camera su questo punto ha più fiducia nel potenziamento e ammodernamento delle fer-

rovie, per arrivare ad aumento del traffico e riduzione dei costi, piuttosto che in aumenti di tariffe che sono spesso armi a doppio taglio e non sempre danno gli sperati vantaggi.

Se è esatta la mia interpretazione del pensiero della Camera, penso che ella, onorevole ministro, vorrà tenere nella giusta considerazione questa convinzione che il risanamento dell'azienda è affidato soprattutto al suo miglioramento interno.

A nessuno di noi, onorevoli colleghi, sfuggono la gravità e la molteplicità dei problemi che incombono sul Ministero dei trasporti e perciò nessuno di noi soggiace alla tentazione di pretendere soluzioni immediate: importante è avere le linee direttive e seguirle metodicamente; e queste non mancherà di indicare tra poco lo stesso onorevole ministro.

Prima di concludere desidero ringraziare gli onorevoli colleghi che hanno avuto parole di positiva comprensione per la relazione scritta e chiedere venia per le lacune di questo mio riepilogo odierno.

Per tre giorni si è parlato di impianti fissi, di materiale rotabile, di mezzi meccanici trainati e trainanti, di potenziamento e ammodernamento tecnico, ma a me pare che non sia possibile terminare questa discussione senza ricordare gli uomini che lavorano per questa maggiore azienda dello Stato. E come all'inizio del discorso ho rilevato con compiacimento lo spirito di collaborazione tra la Camera e il ministro così ora mi auguro che tra tutti gli uomini che si dedicano alle ferrovie dello Stato permanga uno spirito di vera e seria collaborazione, di sincera adesione allo Stato attraverso l'azienda, con la certezza che tutto ciò che si farà per il loro bene morale e materiale sarà la cosa migliore che si potrà fare, perché soltanto sul fondamento di questa coesione morale sarà possibile fare delle ferrovie italiane quel miglior servizio per il benessere di tutto il popolo italiano che la Camera desidera e auspica. (*Applausi al centro*).

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

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito col più vivo interesse e con la più attenta considerazione gli interventi dei vari oratori sui problemi connessi col bilancio dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 e a tutti rivolgo il mio ringraziamento per la benevolenza che mi hanno dimostrato, per la competenza e per l'acutezza con cui hanno trattato le varie questioni.

Un ringraziamento particolare rivolgo al caro collega relatore, onorevole Menotti, che ha riferito sul bilancio con relazione ampia, pregevole e approfondita.

Pure nei limiti imposti dall'ampiezza della materia, sarà mia cura rispondere esaurientemente a tutti gli oratori, rinviando, per altro, la specifica trattazione di vari punti di carattere particolare in sede di parere sugli ordini del giorno presentati.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ha una sua peculiare caratteristica in quanto si articola su due distinte parti, la prima delle quali costituisce il vero bilancio del Ministero e si riferisce alle gestioni di competenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione mentre la seconda figura come appendice della prima e comprende lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tale particolare struttura ha ingenerato una prassi espositiva che, costituendo ormai, quasi, una tradizione mi suggerisce di parlare in primo luogo dei problemi connessi all'attività dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione, e, successivamente, di quelli attinenti all'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Non è fuor di luogo, poi, come già ebbi occasione di rilevare in sede di esame del precedente bilancio, sottolineare l'inevitabilità di un frequente richiamo nell'esposizione a dati tecnici e cifre, che sono indispensabili per inquadrare la situazione dei vari servizi e trarne obiettive conclusioni.

L'impostazione generale del bilancio per quanto attiene ai servizi dell'ispettorato è suddivisa nelle due consuete grandi ripartizioni: parte ordinaria e parte straordinaria.

Concorrono a formare la prima le voci relative al personale in servizio, alle spese generali ed all'intervento dello Stato nella gestione o nella costruzione di ferrovie, tranvie ed altri mezzi di trasporto.

La seconda, invece, è prevalentemente costituita dall'importo dei sussidi straordinari di esercizio erogati a favore di quelle aziende ferrotramviarie per le quali, in attesa della progressiva applicazione della legge sull'ammodernamento — sulla quale mi soffermerò più avanti in modo particolare — si rende necessario provvedere a riportarne in pareggio i dissestati bilanci di puro esercizio.

L'entità delle voci della parte ordinaria di bilancio che si riferiscono alle spese generali ed al personale è in relazione diretta alle

effettive necessità del servizio e viene annualmente determinata in base a disposizioni di legge di carattere generale, mentre, per quanto si riferisce al surricordato intervento dello Stato nella gestione di mezzi di trasporto, essa trae origine da specifiche leggi organiche o particolari ed è in correlazione con le concessioni rilasciate dall'amministrazione.

Tale permesso ho ritenuto utile anteporre ad una particolareggiata disamina delle singole voci, al fine di rendere il più possibile obiettiva e semplificata la visione panoramica del problema onde facilitarne un accurato approfondimento.

L'onere complessivo dello stato di previsione per l'esercizio 1956-57 è di lire 15.612.629.800, con un aumento di lire 622.183.200 rispetto al precedente bilancio.

Di tale aumento 607.978.200 lire afferiscono alla parte ordinaria del bilancio, mentre 14.205.000 sono attribuiti a quella straordinaria.

Le due voci dei gruppi di spese che contribuiscono ad assorbire quasi esclusivamente il maggior onere della parte ordinaria, sono quelle classificate come « spese generali » e « spese per strade ferrate, tranvie, automobili e servizi di navigazione interna ».

La prima assorbe lire 282.300.000, delle quali 266.700.000 sono dovute a maggiori oneri per il personale; infatti, l'applicazione del decreto legislativo presidenziale 17 agosto 1955, n. 767, concernente il conglobamento parziale del trattamento economico al personale statale in attività di servizio, compresi gli oneri riflessi, comporta una maggiore spesa, tra stipendi, paghe ed altre competenze, di lire 201.670.000, cui sono da aggiungere i 15 milioni di aumento del debito vitalizio, previsti per le maggiori necessità conseguenti alla legge 27 febbraio 1955, n. 53, la quale dispone la concessione di un assegno integrativo al personale in quiescenza.

I 310 milioni circa di incremento proposto per il settore delle strade ferrate, tranvie, automobili e servizi di navigazione interna, sono assorbiti quasi esclusivamente dal capitolo delle sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, onde far fronte a quelle sovvenzioni che si prevede di rivalutare nel corso dell'esercizio ai sensi della più volte ricordata legge sull'ammodernamento.

Inquadrato così, nelle sue grandi linee, lo stato di previsione e messo in evidenza il moderno incremento proposto rispetto al bilancio precedente, che può essere valutato nell'ordine del 4,00 per cento del totale,

ritengo opportuno e doveroso soffermarmi brevemente ad illustrare alla Camera alcuni aspetti salienti del bilancio stesso in relazione, soprattutto, a quei principi fondamentali che ebbi occasione di sostenere come presidente della Commissione dei trasporti e che riconfermai come postulati della mia azione politica allorché, chiamato all'onore di presiedere al Ministero dei trasporti, mi corse per la prima volta il gradito obbligo di sottoporre alla vostra approvazione il bilancio dell'esercizio in corso.

Non sarà inutile, quindi, sottolineare ancora una volta l'ampiezza dei compiti di istituto dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che non solo si esauriscono nella vigilanza sulle ferrovie in concessione — che pure tanta importanza vanno assumendo nella pratica attuazione in corso delle legge sull'ammodernamento — ma si rivolgono in particolare modo ai problemi del traffico e della circolazione stradale attraverso le norme sulla circolazione, gli esami di abilitazione alla guida dei conducenti, la immatricolazione ed i collaudi degli autoveicoli, le periodiche revisioni, le norme per i veicoli speciali, le concessioni di autolinee, le approvazioni delle deliberazioni comunali in merito ai servizi di noleggio da piazza e da rimessa, il controllo sul trasporto delle merci in conto terzi e in conto proprio.

Trattasi, insomma, di una complessa, molteplice e multiforme attività in continua evoluzione, la quale richiede che gli organi destinati ad assolverla siano dotati di una adeguata struttura e consistenza e di specifica competenza tecnica.

Alcuni dati, a questo riguardo, saranno oltremodo significativi.

In circolazione al 1° gennaio 1956 erano: 880 mila autovetture; 110 mila motocarri e motofurgoni; 387 mila autocarri e rimorchi merci; 350 mila motociclette e motocarrozze; 18.111 autobus, oltre all'imponente mole della motorizzazione minore con: 770 mila biciclette a motore; 1 milione e 500 mila motoleggere e *motorscooters*.

In totale, quindi, oltre 4 milioni di unità in circolazione che, in base a dati calcolati, con attendibile approssimazione, hanno fornito un traffico di circa 63 miliardi di viaggiatori-chilometro e 32 miliardi di tonnellate-chilometro merci, con un incremento, rispetto al 1° gennaio 1954, di circa 1 milione e 300 mila unità in circolazione di 21 miliardi di unità di traffico viaggiatori, nonché di 5 miliardi di unità di traffico merci.

Tale cospicua mole di traffico va ogni giorno più determinando la necessità di una migliore regolamentazione: cosicché non sembrerà superfluo se su questo argomento sarò costretto a ritornare per illustrare alla Camera i concetti che ispirano l'azione del Ministero in tale settore.

Desidero tuttavia esprimere il mio convincimento che il problema del coordinamento, o meglio di una utile convivenza dei sistemi di trasporto ferroviario e stradale, possa essere agevolmente affrontato ricercandone la soluzione sul piano pratico. Ho perciò affidato ad un ristretto comitato, presieduto dal collega Mannironi e composto da rappresentanti delle due branche della mia amministrazione e da esponenti dell'autotrasporto, il compito di ricercare le concrete possibilità di raggiungere un soddisfacente *modus vivendi*, che assicuri un tranquillo ed economico esplicarsi delle attività di trasporto.

A questo punto devo ricordare il mio intervento al congresso degli autotrasportatori a Napoli. Durante questo congresso sentii denunciare dagli autotrasportatori una situazione grave di crisi dell'autotrasporto di merci in conto terzi, che è ora gestito da circa 60 mila operatori, i quali, come giustamente ha rilevato l'onorevole Lombardi, sono di varia importanza e comprendono sia il grande autotrasportatore, sia il modestissimo operatore che ha sostituito con autocarro il trasporto a traino animale. Questi 60 mila operatori trasportano in Italia 500 mila tonnellate di merci al giorno. Mi fu denunciato, come dicevo, uno stato di crisi. Ma si tratta di una crisi di crescita. Cioè di una crisi che è provocata dal fatto di essere in troppi. È vero che in questi anni — e speriamo che lo stesso accada anche in seguito — noi abbiamo avuto fortunatamente un aumento dell'attività produttiva industriale e agricola nel nostro paese, ma è anche vero che questo incremento di attività produttiva non è tale da poter giustificare un aumento di immissione così imponente di mezzi di trasporto sulla strada.

Ecco perché, quando il volume del traffico era diviso fra pochi, tutti gli operatori potevano contare su un adeguato profitto mentre oggi che il traffico è diviso fra troppi, vi è uno stato di crisi, perché — come dissi a Napoli — le leggi economiche non si possono flettere al di là di un certo limite. In relazione a queste leggi, rilevo che il bilancio economico del trasporto su strada aveva ed ha, come suo presupposto per i lunghi percorsi, la possibilità del carico di ritorno, perché se non vi è questa possibilità, il trasporto al di là di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

un certo chilometraggio diviene antieconomico.

Questo è un fatto acquisito su cui non può sussistere dubbio alcuno e che gli stessi autotrasportatori riconoscono come incontestabile.

Pertanto, muovendo da un punto di vista essenzialmente pratico, ho prospettato a questi trasportatori un ragionamento molto semplice, dicendo loro: pure non intendo limitare la vostra libertà al di là delle leggi che attualmente sono in vigore, vi propongo questa soluzione: voi che percorrete le grandi direttrici delle strade nazionali, ad un certo momento, incontrando la ferrovia sul vostro itinerario, dovete esaminare se non vi convenga ricercare una utile e vantaggiosa collaborazione con il mezzo ferroviario. Se questo è possibile, non vi è nessuna ragione perché non si realizzi un accordo fra la ferrovia e gli autotrasportatori.

Ho, perciò, disposto affinché venga studiata la possibilità di instaurare una procedura semplice, non onerosa e idonea allo scopo in modo che fra autotrasportatore e ferrovia si possa trovare una utile intesa.

Confido che gli organi preposti allo studio di questi delicati problemi possano prossimamente presentare proposte conclusive.

Circa, poi, lo sviluppo delle linee automobilistiche extra-urbane, abbiamo in esercizio oltre 8.000 linee con uno sviluppo complessivo di circa 450 mila chilometri, sulle quali hanno viaggiato nel periodo di un anno 290 milioni di persone con un aumento del 70 per cento rispetto al corrispondente traffico del 1950.

Benché lo stato di previsione in esame, data la sua peculiare caratteristica, si riferisca esclusivamente alle spese che il Ministero prevede di sostenere, non sarà certo superfluo richiamare la vostra attenzione sulla entità degli introiti diretti ed indiretti che lo Stato può segnare al suo attivo in dipendenza di questa rilevante attività motorizzata.

Occorre considerare, in primo luogo, oltre le tasse erariali e di bollo legate ai pubblici servizi di trasporto, e che nel 1954 hanno dato un gettito di oltre 5 miliardi di lire, gli introiti indiretti dovuti ai consumi di carburante, che sono in continuo aumento essendo passati, secondo dati attendibili, da 89 miliardi nel 1950, a 197 nel 1954 e 223 nel 1955.

Un altro aspetto, meno appariscente ma non per questo meno importante ed interessante, voglio richiamare alla vostra osservazione: intendo parlare delle grandi possibilità offerte al turismo mondiale dalle auto-

linee di gran turismo, dalle gestioni lacuali e dagli impianti a fune in continuo aumento nelle zone panoramiche del nostro paese.

Le correnti turistiche e il traffico stradale in genere potranno trarre grandissimo giovamento dal traforo del monte Bianco, di cui ha parlato l'onorevole Quarello.

Io sono veramente lieto, onorevoli colleghi, di aver avuto la possibilità di far riprendere in esame dalla Francia — e io spero fino a una favorevole decisione — la questione del traforo del monte Bianco. È noto che il nostro Parlamento ha già ratificato la relativa convenzione, e che si tratta di un'opera che diminuirà la distanza stradale tra Roma e Parigi di oltre 150 chilometri, consentendo una comunicazione a carattere trasversale che mi auguro possa continuare anche con l'Inghilterra mediante la galleria sotto la Manica. Tale opera interesserà altresì il mercato della mano d'opera italiana in quanto sarà costruita esclusivamente con maestranze del nostro paese che troveranno lavoro per parecchi anni nella esecuzione dell'opera, in numero di 5 mila unità.

Presso il governo e il parlamento francese erano sorte difficoltà, ma, nei miei colloqui parigini con i ministri dei trasporti e degli esteri francesi, ho ottenuto la promessa che la questione sarebbe stata, con ogni favorevole intendimento, ripresa in esame. E, infatti, pochi giorni dopo il mio ritorno, ho ricevuto la comunicazione che il governo francese ha già rimesso il disegno di legge di ratifica all'Assemblea Nazionale.

Una trattazione a parte merita, senza dubbio, il problema delle ferrovie in concessione, per le quali l'opera di risanamento dei bilanci, intrapresa con la legge dell'ammodernamento, deve essere concomitante con un sano criterio di ridimensionamento delle aziende stesse in relazione alle effettive esigenze del traffico, provvedendo, se del caso, alla sostituzione con servizi automobilistici di quelle linee e di quei tronchi che risultano insufficientemente frequentati.

Sulla scorta di tali concetti informativi sono proseguiti attivamente i lavori della commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge n. 1221 sull'ammodernamento, lavori che richiedono un'accurata indagine, nonché la valutazione di situazioni assai complesse e l'esame degli interessi locali e delle correnti dei traffici. Quest'opera è stata svolta dalla commissione con assoluta obiettività e profonda competenza, in un settore in cui il contrasto degli interessi rende particolarmente difficile sia la raccolta

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

degli elementi di giudizio sia la scelta delle conclusioni

I progetti esaminati nell'anno in corso, si riferiscono all'ammodernamento delle seguenti linee: ferrovia Castelraimondo-Camerino (totale sostituzione con filovia); ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini (totale sostituzione con autoservizi); ferrotramvie vicentine; azienda navigazione lagunare di Venezia; ferrovia Domodossola-confine svizzero; gruppo veneto-romagnolo della società Veneta (sostituzione parziale con autoservizi); ferrovia Pisa-Calambrone-Livorno; ferrovia Genova-Casella; ferrovia Cumana; ferrovia Sondrio-Tirano; ferrovia Parma-Suzzara; funicolare di Capri.

Siamo così giunti, se si considerano anche i provvedimenti definitivi, già adottati, ad un onere complessivo per lo Stato che assorbe quasi per intero la somma di 18 miliardi autorizzata dall'articolo 17 della legge 2 agosto 1952 n. 1221.

È quindi possibile trarre alcune conclusioni di carattere generale sui risultati complessivi fino ad ora raggiunti.

Sui 3.121 chilometri di linea ferroviaria all'esame della commissione, il 23 per cento circa, pari a 719 chilometri, sono stati sostituiti con linee automobilistiche

Poiché in base alla legge 14 ottobre 1932, n. 1496, si è fino ad oggi provveduto a sostituire con autoservizi circa 2 chilometri di rotaie, particolarmente di superate tramvie extra urbane, si può affermare che la sostituzione totale, avvenuta o prevista a tutt'oggi, di linee ferrotranviarie con automobilistiche, assomma a circa 3 mila chilometri.

Trattasi di provvedimento coraggioso che si allinea con i moderni principi di adeguamento alle esigenze che ogni giorno di più vanno affermandosi in questo campo.

In proposito — e l'accento che sto per fare vale anche per le ferrovie dell'azienda di Stato — è significativo rilevare la netta contrapposizione delle due tesi che — in quest'aula — sono state caldegiate, ambedue con solidi argomenti, circa l'opportunità della soppressione di linee a scarso traffico: da una parte, l'invito ad una più accentuata opera di sostituzione di tronchi ferroviari con linee automobilistiche; dall'altra, una accorata richiesta di rinnovamento e di potenziamento dei medesimi tronchi.

Tale contrasto di opinioni mi convince maggiormente sulla giustezza della via da me seguita di non sposare alcuna tesi preconcepita ma, mantenendo fede alle idee più volte da me espresse, di seguire una via realistica, stu-

diando attentamente le diverse concrete situazioni. Infatti, nessuna linea è stata finora soppressa laddove esistessero in contrario particolari motivi di ordine sociale.

Ma un altro aspetto di tali trasformazioni è non meno significativo ed importante: intendo alludere all'aspetto economico.

Infatti, nello scorso anno finanziario, il deficit di puro esercizio accertato per le linee delle quali è stata discussa la previsione della sovvenzione annua ai sensi della legge sull'ammodernamento, ammontava a lire 4.678.600.000; tale cospicuo deficit si riduce, in virtù delle economie derivanti dai progetti di ammodernamento e che si realizzeranno nel termine medio di 3 anni, a lire 3.410.144.300, tenendo conto, in tale cifra, degli oneri finanziari a carico delle società esercenti.

Si realizza così un risparmio annuo di lire 1.269.000.000, che, ove si consideri l'onere relativo alle quote di rinnovo del materiale rotabile ed all'ammortamento dei disavanzi degli anni precedenti, sale ad 1.932.754.000.

È pertanto con vivo compiacimento che posso constatare come gli intendimenti che il legislatore si era prefisso, sono stati raggiunti con l'aver reso produttivo, ai fini dell'economia generale del paese, un rilevante investimento destinato a risanare questo importantissimo settore della vita nazionale.

Un argomento che merita una specifica trattazione, anche se di esso si vada discorrendo pressoché quotidianamente, in quanto involge problemi la cui soluzione si presenta per vari aspetti complessa e difficile, è quello della motorizzazione civile, la quale assume uno sviluppo sempre crescente, che non è facile ordinare e regolare nell'interesse della collettività e degli stessi utenti.

Il fenomeno, che è caratterizzato non soltanto dall'incremento del numero dei mezzi in circolazione ma dalla varietà dei tipi dei mezzi stessi e dalla loro economicità, che a sua volta ne accentua la diffusione — come è dimostrato dalla cosiddetta motorizzazione minore — ha da tempo imposto l'esigenza di una nuova disciplina legislativa che sia idonea a regolare il settore in modo organico attraverso un sistema di norme, direi elastico, nel senso cioè che sia capace non solo di risolvere i problemi attuali ma anche quelli che la continua dinamica della tecnica proporrà nell'immediato avvenire.

Tale fenomeno, per altro, non si esaurisce in sé stesso, ma propone la formulazione di altri problemi che si trovano tra loro in rapporto di interdipendenza e dalla cui completa

soluzione dipende ogni concreta possibilità di attuare quell'auspicata organica sistemazione del trasporto che si svolge su strada.

Data la molteplicità di tali problemi e la loro connessione, la nuova legislazione che si va approntando, alla quale l'Ispettorato generale della motorizzazione si dedica con la collaborazione degli altri ministeri interessati, deve necessariamente essere coordinata e armonizzata sulla base di criteri e di principi predeterminati, desunti dalla esperienza quotidiana in relazione alle esigenze del traffico sia privato che pubblico, sia individuale che collettivo.

Queste considerazioni possono spiegare sufficientemente l'apparente lentezza del procedere dei lavori svolti dalle commissioni all'uopo istituite e giustificare la ritardata presentazione degli attesi disegni di legge, come quello che ha per oggetto un nuovo codice della strada e quelli che concernono la nuova disciplina da attuarsi nei settori, pure essi nevralgici, dell'autotrasporto dei viaggiatori e delle merci.

Prima, tuttavia, di accennare alle tappe raggiunte in questo delicato e complesso lavoro di elaborazione delle disposizioni legislative per adeguarle alla realtà concreta del trasporto, così come si è venuta determinando in questi ultimi anni, ritengo di dovere accennare ad una pregiudiziale necessità: quella di assicurare un migliore coordinamento delle varie iniziative delle amministrazioni, sia pure sotto profili diversi, interessate al settore, nonché di quelle degli enti che svolgono attività collaterali e ausiliari.

In questo senso sto indirizzando e indirizzerò la mia azione — nell'intento di eliminare distonie che certo non favoriscono il conseguimento degli obiettivi che la pubblica opinione reclama — promuovendo la premessa per una più organica ripartizione di compiti e di funzioni che sola può garantire un'ordinata e agevole regolamentazione della vasta materia.

A proposito del nuovo codice della strada, desidero precisare che, in vista della inderogabile necessità di procedere al più presto all'emanazione di norme che almeno suppliscano alla inadeguatezza del vigente codice, superato dai tempi, mi sono indotto a prendere in attenta considerazione l'opportunità di predisporre, nel frattempo, un disegno di legge per la disciplina di situazioni particolari e più delicate onde garantire una maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

Questa iniziativa, sia ben chiaro, non sottointende nel modo più assoluto un ral-

lentamento nella elaborazione del testo definitivo di quello che sarà il nuovo codice della strada, il cui progetto, già sottoposto a indagine pubblica, dovrà essere riordinato tenendo conto dei suggerimenti e dei rilievi formulati, ma è intesa unicamente ad anticipare la regolamentazione dei dispositivi di sicurezza e di segnalazione degli autoveicoli, le norme sui requisiti fisici e psicotecnici dei conducenti con particolare riguardo ai limiti minimi di età per la conduzione dei motoveicoli, nonché le sanzioni contro i trasgressori delle disposizioni, provvedimenti questi ispirati alla prevenzione degli incidenti della circolazione, le cui statistiche restano, nonostante le misure finora adottate, piuttosto preoccupanti.

Ho sentito dire a Berna nella conferenza della C. E. M. T. del 18 ottobre dell'anno scorso che il nostro paese è in testa negli incidenti stradali. Non vi nascondo che mi sono sentito profondamente a disagio e umiliato, perché vorrei che sempre il nostro paese fosse, sì, in testa, ma nelle cose migliori, nelle conquiste migliori.

I dati riferibili al primo semestre del 1955 mettono in rilievo un aumento del 9 per cento rispetto al numero totale degli incidenti del corrispondente semestre del 1954, mentre il numero degli incidenti mortali è aumentato del 12 per cento.

Come in ogni altro settore, anche in quello della circolazione, l'efficacia della norma legislativa e la sua operatività resta affidata non tanto all'azione di repressione condotta dai competenti organi contro ogni violazione della norma stessa, ma soprattutto al senso di spontaneo rispetto che ognuno senta il dovere, morale, prima che giuridico, di portare alla disposizione, sicché l'ordinato svolgimento della circolazione trovi il suo primo fondamento nella autodisciplina dell'utente della strada, nella sua sensibilità ed educazione.

E poiché premessa indispensabile al conseguimento di tali obiettivi è la conoscenza precisa delle norme da parte dei suoi destinatari, ho disposto affinché l'Ispettorato, dopo avere concluso una accurata indagine (ordini del giorno Cavaliere Alberto e Concas) per conoscere la natura dei più frequenti e gravi incidenti stradali, desse l'avvio ad una vasta e capillare campagna di diffusione delle norme legislative e di quelle di correttezza che ogni conduttore di mezzo motorizzato e ogni utente della strada in genere deve rispettare, diramando a tal fine numerosi appelli e curando una edizione italiana

del *Manuale internazionale della sicurezza stradale* approvato dal comitato trasporti della Commissione economica europea.

Proprio in occasione dell'inaugurazione del «salone dell'automobile», che avverrà sabato prossimo, sarà messo in distribuzione questo manuale: consegneremo alla direzione del «salone» le prime 200 mila copie affinché vengano distribuite ai visitatori, affinché la diffusione delle norme per l'educazione degli utenti cominci proprio da questa grande manifestazione, e da qui possa essere divulgata in tutta Italia.

Inoltre, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ho promosso, a mezzo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, un'attiva opera per una oculata applicazione delle norme di cui all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877, relativa alla determinazione dei limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade e tronchi di strade sia all'interno che fuori dei centri abitati.

Gli uffici periferici dell'amministrazione stanno completando gli studi per l'individuazione, nel quadro generale della situazione della viabilità, dei tratti di strada per i quali siano da prescrivere determinati limiti di velocità; detti studi riguardano in particolare le zone urbane dei grandi centri e gli attraversamenti di abitati su strade nazionali.

La situazione dei servizi automobilistici al 31 dicembre 1955 era la seguente: linee concesse n. 9.847; sviluppo della rete: chilometri 449.537; percorrenza: autobus-chilometro 622.235.000.

Fatto il raffronto con la situazione al 31 dicembre 1954, si nota un aumento nel numero delle linee di n. 1.082 unità, nella rete di chilometri 43.442, nella percorrenza di 35.039.000 autobus chilometro.

Nello stesso periodo il parco di materiale rotabile ha avuto un accrescimento di 1.649 unità.

Attraverso i dati esposti è agevole constatare come si sia verificato un ulteriore notevole sviluppo dei servizi che, superando le più ottimistiche previsioni, attesta la particolare attitudine del sistema di trasporto automobilistico a fornire prestazioni sempre più dettagliate e differenziate in relazione alle particolari esigenze delle varie correnti di traffico; desidero comunque sottolineare come le maggiori percentuali di aumento rispetto al 1954, corrispondenti all'incirca ad un 20 per cento, si sono avute nelle autolinee urbane e in quelle stagionali.

Voglio, poi, sottolineare che particolarmente sensibile è stato anche l'incremento dei servizi che provvedono al trasporto degli operai.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo sviluppo della rete automobilistica rappresenta una sicura indicazione del fervore di rinascita che pervade l'intero paese in quanto trae origine dal ragguardevole impulso che sta subendo l'edilizia popolare con la creazione di quartieri residenziali intorno ai grandi centri, e si inquadra comunque nel più vasto fenomeno del continuo elevarsi delle condizioni economiche e del tenore di vita delle popolazioni.

Sulla importanza che le autolinee hanno assunto sia in senso assoluto che relativo, riguardo cioè agli altri sistemi di trasporto, non è il caso di porre l'accento, perché essa si pone in evidenza da sé attraverso le cifre.

Fatta astrazione dai 5 mila chilometri circa di linee urbane, che pure svolgono una funzione primaria nella vita dei singoli aggregati cittadini, sono ben 455 mila i chilometri di linee extraurbane che percorrono tutto il territorio nazionale raggiungendone le più remote località.

Si tratta, dunque, di un complesso imponente di servizi da cui hanno tratto e traggono beneficio tutte le regioni e in particolare quelle dell'Italia centrale, meridionale e insulare, dove lo sviluppo delle autolinee è stato proporzionalmente più intenso rispetto all'anteguerra anche per il carattere di insostituibilità che spesso tale mezzo di trasporto riveste a causa della scarsa entità o efficienza degli altri sistemi di comunicazione.

Va rilevato che, nel considerare il complesso delle autolinee in atto, deve essere debitamente apprezzata l'importanza che rivestono non soltanto i servizi ordinari, ma anche quelli turistici, i quali hanno raggiunto e superato il numero di 400 e tanto contribuiscono allo sviluppo del turismo sia interno che internazionale.

Per quanto concerne, in particolare, i trasporti turistici internazionali, è da notare che da parte italiana si è dato l'avvio ad iniziative di più ampio respiro, onde potenziare le correnti turistiche verso il nostro paese. I risultati di tali iniziative si possono considerare più che soddisfacenti: è stato infatti calcolato che 7.500.000 stranieri sono entrati in Italia attraverso i valichi stradali.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Previsioni sul futuro sviluppo dei servizi automobilistici non sono facili da formulare dato che estremamente complesso per la sua natura mutevole è il fenomeno del traffico, nel quale giocano molteplici fattori nella più varia interdipendenza di cause ed effetti.

Indubbiamente se, come è nei voti e nella certezza di tutta la nazione, mercé lo sforzo tenace e laborioso e il solidale sacrificio di tutti gli italiani, si continuerà a progredire in senso economico, sociale e politico, a tale progresso si accompagnerà anche un'ulteriore espansione del traffico su tutti i mezzi di trasporto.

Allo stato attuale la rete delle autolinee ha raggiunto una consistenza tale da assicurare le principali necessità di collegamento e, pertanto, più che sollecitare notevoli incrementi dei servizi, conviene promuovere il miglioramento dei servizi attuali attraverso una organizzazione ed una disciplina che ne assicurino la costante efficienza e la piena aderenza alle pubbliche esigenze.

Per quanto concerne l'adeguamento graduale delle tariffe delle autolinee a quelle di 3ª classe delle ferrovie dello Stato, osservo che esso tende allo scopo di coordinare i due sistemi di trasporto e di evitare l'indiscriminata concorrenza che da parte di alcune autolinee veniva effettuata a danno delle ferrovie dello Stato e delle stesse aziende esercenti.

In tema di coordinamento tra ferrovie dello Stato e autolinee desidero porre in rilievo, a conferma di quanto ho già dichiarato in altra occasione, che l'accordo «Anac»-ferrovie dello Stato si rivela in ogni circostanza veramente efficace; e ciò deve tranquillizzare anche quei colleghi che hanno manifestato preoccupazioni o addirittura scetticismo sui concreti risultati che dall'accordo sarebbero derivati nell'interesse pubblico.

Sta di fatto che tra i due più importanti e vitali settori di trasporto viaggiatori del nostro paese si è trovato conveniente abbandonare il campo della lotta e della concorrenza per studiare, in un clima di sincera e cordiale collaborazione, i sistemi migliori per arrivare ad una più precisa caratterizzazione delle specifiche funzioni di ciascuno dei due mezzi di trasporto e per realizzare un equilibrio tariffario rispondente agli effettivi costi di esercizio.

L'apposita commissione mista centrale, organo previsto dall'accordo, ha tenuto già numerose sedute ed ha realizzato, specie in materia di coordinamento tariffario, concreti risultati giudicati soddisfacenti tanto dai rappresentanti dell'amministrazione ferroviaria che dei concessionari.

Su questa strada si può continuare a lavorare serenamente con la certezza che anche in avvenire si realizzeranno concreti vantaggi per l'utente, senza alterare quelle leggi economiche che anche nel settore dei trasporti pubblici debbono essere alla base di una sana attività della pubblica amministrazione.

Sotto questo profilo reputo opportuno fare un breve accenno alle numerose iniziative assunte specialmente dagli enti locali per la costruzione di stazioni per autolinee, iniziative che l'ispettorato generale segue con vigile cura favorendone la realizzazione, onde conseguire il duplice obiettivo rappresentato da un lato dalla esigenza di promuovere una migliore e più razionale organizzazione dell'autolinea e dall'altro dai vantaggi che derivano ai viaggiatori per le comodità ad essi offerte.

Finora le stazioni costruite risultano di numero molto limitato e sono dovute soprattutto ad iniziative estranee all'amministrazione, ma sono già stati approvati o sono in corso di approvazione ministeriale, ai sensi della vigente legge 28 settembre 1939, n. 1822, progetti relativi alla concessione di autostazioni nelle città di Trento, Udine, Bergamo, Darfo, Ponte di Legno, Vicenza, Novara, Modena, Latina e Roma.

Desidero aggiungere che nel progetto di riforma della citata legge del 1939, della quale in appresso mi occuperò, sono previste nuove norme che certamente favoriranno lo sviluppo delle autostazioni, assicurando, nel giusto rispetto dell'iniziativa privata, la maggiore tutela del pubblico interesse.

Al perfezionamento delle linee l'amministrazione non ha mai mancato e non manca di dedicare la sua vigile cura impegnando tutta la sua attività in un'opera veramente complessa e delicata di individuazione e di tutela dell'interesse pubblico.

Non ci si nasconde però — e di ciò è stato ripetutamente dato atto anche in Parlamento — che una azione veramente efficace per la più razionale e duratura sistemazione delle autolinee non potrà essere svolta fino a quando non si disporrà dell'indispensabile strumento legislativo.

È ben noto che dopo laborioso studio era stato concretato il progetto di riforma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, ma che tale progetto non poté essere sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri per la sopravvenuta esigenza di coordinarlo con le nuove norme (decreto presidenziale 28 giugno 1955 n. 771) sul decentramento autarchico e burocratico delle attribuzioni del Ministero dei

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

trasporti in materia dei servizi di trasporto in concessione.

Sono noti anche i cardini fondamentali su cui si articola la progettata riforma legislativa, che riassumerò rapidamente: *a)* eliminare ingiustificati monopoli; *b)* consentire la più vasta utilizzazione delle autolinee; *c)* stabilire razionalmente il sistema delle preferenze; *d)* promuovere l'attivazione delle autolinee nelle zone economicamente meno progredite e comunque l'istituzione di servizi a basso costo; *e)* promuovere, in relazione ai criteri del decentramento, la valorizzazione, anche in questa materia, della posizione degli enti locali, quali naturali tutori degli interessi pubblici nelle loro rispettive circoscrizioni.

Sono ora in grado di assicurare che il coordinamento con le norme sul decentramento è stato compiuto e che il disegno di legge è stato definito dopo aver vagliato attentamente le osservazioni e le proposte formulate anche dalle categorie più direttamente interessate dei concessionari di autolinee e dei servizi di trasporto a impianti fissi.

Lo schema sarà, perciò, presentato al Consiglio dei ministri e sottoposto, poi, al vaglio del Parlamento.

In base agli stanziamenti autorizzati con leggi speciali, mentre è stata già ultimata e tra giorni sarà anche aperta all'esercizio la ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore della rete delle ferrovie calabro-lucane, sono in via di ulteriore sviluppo i lavori relativi alla costruzione delle ferrovie Bari-Barletta, Umbertide-San Sepolcro, Circumflegrea e Trento-Malè.

Per il completamento di alcune di tali linee, come la Circumflegrea e la Trento-Malè, saranno però necessari ulteriori stanziamenti (circa 8 miliardi) per i quali sono stati presentati o sono allo studio appositi provvedimenti legislativi, necessari anche per assicurare la copertura del maggior onere di 178 milioni per l'esecuzione del raddoppio Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana e per la spesa di 170 milioni occorrente per la riparazione dei danni alluvionali alla ferrovia garganica.

Per la ferrovia Bari-Barletta, (ordine del giorno Troisi), già ultimata nel tronco Bari-Andria-Bitonto di 51 chilometri allo scopo di conciliare le esigenze di essa con quelle del nuovo piano regolatore di Bari, sono in via di concretarsi opportune intese di carattere tecnico e finanziario con il comune di Bari per l'attuazione di una variante per la quale la ferrovia seguirà, nel tratto terminale, un tracciato diverso da quello

dell'originario progetto, in modo da raggiungere il capolinea in prossimità della stazione ferroviaria centrale.

Ulteriori interventi dello Stato si rendono inoltre necessari per la costruzione di un secondo tronco della ferrovia metropolitana di Roma (Termini-piazzale Flaminio-Stadio) il cui studio tecnico è già stato concertato e per la sistemazione delle comunicazioni a sud di Roma (ordini del giorno Rubeo, Natoli, Cianca).

Per quanto poi riguarda l'ammodernamento come si è accennato innanzi, la spesa di 18 miliardi prevista nell'articolo 17 della legge ha corrisposto in misura soddisfacente alle previsioni; tuttavia si reputano necessari altri impegni finanziari per completare il programma della rete concessa.

È da considerare, infatti, che la inclusione della A. C. N. I. L. di Venezia (decisa come si ricorderà, in emendamento al progetto governativo della legge 2 agosto 1952, n. 1221) ha obbligato ad escludere da questa prima fase alcune linee tra le quali la Napoli-Capua.

Per l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est, in conformità del parere espresso dalla competente commissione interministeriale, è stato predisposto apposito disegno di legge che consenta l'elevazione del limite massimo della sovvenzione chilometrica di esercizio occorrente. Tale disegno di legge, al quale hanno dato la loro adesione i Ministri del tesoro e del bilancio, sarà quanto prima sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri (ordine del giorno Troisi).

Resta poi il problema delle grandi reti suburbane «Stefer», tranvie provinciali di Napoli, tranvie extraurbane di Milano, Torino, Firenze e altre città) le cui previsioni non sono state in un primo tempo considerate dal provvedimento di legge per l'ammodernamento, ma sono state incluse nel primo lotto di lavori del piano Vanoni. È ora allo studio la possibilità di un ulteriore finanziamento che consenta alle linee e reti finora escluse.

Per la ferrovia Canello-Benevento, la commissione interministeriale si è di recente pronunciata favorevolmente sull'urgenza di adottare provvedimenti per un organico riassetto della ferrovia stessa. Si è avvisata, per altro, la necessità di aumentare la capacità di trasporto del servizio viaggiatori e merci, di elevare la velocità commerciale a 55 chilometri orari (per treni accelerati) e di eliminare la trazione a vapore. Particolare importanza riveste la soluzione dell'ammodernamento mediante elettrificazione a

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

3.000 volt corrente continua sia per l'ubicazione della linea che si inserisce in una rete delle ferrovie dello Stato già elettrificata, sia per la possibilità di far passare in futuro sulla linea concessa il traffico veloce Napoli-Foggia delle ferrovie dello Stato, sia, infine, per le minori spese di trazione che comporta.

Con decreto ministeriale 30 gennaio 1956 si è approvato il piano di ammodernamento della ferrovia in parola, in conformità del parere espresso dalla commissione. Il costo dei lavori e delle provviste è stato determinato in lire 807.690.000 e il contributo dello Stato in lire 605.767.000, che verrà corrisposto alla società concessionaria integralmente in capitale, in applicazione dell'articolo 17 della ripetuta legge n. 1224, a misura dell'esecuzione dei lavori e della costruzione del materiale rotabile (5 elettromotrici e 6 rimorchiare pilota, un locomotore elettrico per il servizio merci) (ordine del giorno Villani ed altri).

Per il completamento della ferrovia Giardini-Randazzo è stato già stipulato l'atto per la concessione del secondo gruppo di opere (armamento e completamento), atto che è in corso di approvazione (ordine del giorno Formichella).

Per la ferrovia Garganica è stato predisposto un disegno di legge, attualmente all'esame del Ministero del tesoro, per la concessione di un concorso statale nella spesa occorrente (170 milioni) alla riparazione dei danni verificatisi in dipendenza del maltempo, con una interruzione della linea, sul tratto Cagniano-Peschini, di 20 chilometri.

È pure allo studio la possibilità dell'ammodernamento della ferrovia stessa per renderla adeguata alle esigenze della zona servita (ordine del giorno De Meo).

Per il piano generale di ammodernamento delle reti ferroviarie sarde (ordine del giorno Pintus) esercitate in regime di concessione dalla Società per le ferrovie complementari della Sardegna e dalla Società per le strade ferrate sarde, è in corso di esecuzione un primo gruppo di provviste che comprende, fra l'altro, l'acquisto di nuovo materiale rotabile e la riparazione di quello esistente, la sostituzione dell'armamento delle linee Sassari-Alghero, Macomer -Nuoro e Cagliari-Isili, nonché altre opere per un importo complessivo di lire 5.623.817.623 e con un contributo dello Stato di lire 4.217.863.224.

L'ammodernamento delle ferrovie concesse della Sardegna, soprattutto per quanto riguarda l'unificazione dello scartamento, è stato attentamente studiato.

Il divisamento di trasformare da ridotto ad ordinario lo scartamento delle ferrovie concesse, il che avrebbe comportato quasi la costruzione *ex novo* delle ferrovie concesse da mantenere in esercizio, non ha potuto essere realizzato per la fortissima spesa che avrebbe importato; quello di trasformare da ordinario a ridotto lo scartamento delle ferrovie statali, che avrebbe anche importato una spesa assai rilevante, soprattutto per il fatto che avrebbe dovuto provvedersi *ex novo* all'acquisto di tutto il materiale rotabile a scartamento ridotto, non era neanche attuabile perché avrebbe eliminato la possibilità di istradare nella rete ferroviaria del continente i veicoli provenienti dall'isola, il che sarà consentito con l'istituzione, in avanzato corso di studio, dei servizi di traghetto.

A questo proposito desidero ricordare alla Camera che ho sempre sostenuto il diritto per tutti i cittadini italiani di avere lo stesso trattamento in qualunque parte della patria essi risiedano. Ho sempre sostenuto, in particolare, che non si può ammettere che i cittadini che risiedono nelle isole si trovino in condizioni di inferiorità nei confronti degli altri, per quanto riguarda i mezzi di trasporto. Per la Sicilia il problema è stato risolto con le navi traghetto. Per la Sardegna è stata posta allo studio da parte di apposita commissione interministeriale la possibilità di realizzare un collegamento con navi traghetto tra Civitavecchia ed Olbia, con una spesa di circa 5 miliardi da finanziarsi dalla Cassa per il Mezzogiorno. Sussiste il problema tecnico della possibilità di attracco od invasatura di queste navi nei porti di partenza e sussiste in particolare la difficoltà costituita dalla lunghezza del tratto di mare, difficoltà che in un primo tempo pareva impedire la realizzazione di questo progetto. Ma approfonditi studi compiuti dal Ministero della marina mercantile in collaborazione col nostro e con quello dei lavori pubblici hanno accertato che queste difficoltà sono superabili, anche sulla base di analoghi esempi di tali collegamenti in altre parti del mondo.

Credo di poter dire alla Camera che molto presto questi studi, che sono di importanza notevole ed ai quali si è atteso con senso di responsabilità saranno terminati. E sarà orgoglio del Governo poter predisporre il disegno di legge per il finanziamento di quest'opera grandiosa, la quale consentirà veramente di valorizzare la Sardegna. Mi pare infatti perfettamente inutile — per non usare una parole diversa — compiere la grande opera di bonifica del Flumendosa nonché tutte le altre bonifiche e riforme agrarie che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

devono essere fatte anche in Sardegna per aumentare la produzione agricola dell'isola oltre che il suo sviluppo industriale, se non si assicura la possibilità di collegare rapidamente l'isola con l'Italia peninsulare e soprattutto con tutti i paesi d'oltralpe, i quali attendono i prodotti della Sardegna e li accoglieranno con lo stesso favore con cui accolgono i prodotti delle altre regioni del nostro paese.

Si tratta di un'attesa che tutti abbiamo nel cuore, di un sogno che finalmente realizzeremo: quello che la nostra Sardegna, tanto brava e tanto eroica, possa avere un rapido, sicuro e conveniente collegamento con l'Italia continentale.

BARDANZELLU. Prendo atto di queste dichiarazioni del ministro e lo ringrazio a nome di tutta la Sardegna.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il trasbordo dei carri ferroviari a scartamento normale sulla rete a scartamento ridotto sarà consentito dall'impiego dei carrelli trasbordatori, già previsti nel piano di ammodernamento.

Il trasbordo, invece, dei viaggiatori nelle stazioni comuni fra le due reti, sarà effettuato in modo da procurare il minor possibile disagio ai viaggiatori.

Comunque, in avvenire potrà, in relazione allo sviluppo dei traffici dell'isola, e beninteso compatibilmente con le disponibilità di bilancio, esaminarsi la possibilità di inserimento di una terza rotaia su tutta, o parte, della rete a scartamento normale.

La linea Luras-Monti, per la limitatissima importanza del suo traffico (prodotte lire 149.000 per 70 viaggiatori al giorno), non ha potuto che essere inserita fra le linee per le quali è prevista, in applicazione del punto c) dell'articolo 1 della legge 1221, la sostituzione con autolinea.

Per quanto riguarda la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, osservo poi che il tronco Santa Maria Capua Vetere-Capua non è ancora stato soppresso; ciò avverrà presumibilmente dopo ultimata la ricostruzione, in avanzato corso, del tronco Santa Maria Piedimonte d'Alife a scartamento ordinario.

L'arretramento a piazza Carlo III dello scalo merci della stazione di Napoli è stato invece determinato da imprescindibili esigenze urbanistiche e di circolazione della città di Napoli.

Da tale arretramento nessun danno è derivato ai viaggiatori, che senza aumento di spesa possono raggiungere, con apposito ser-

vizio automobilistico, una zona più centrale della città.

Questa esposizione, onorevoli colleghi, che ho voluto rendere, per quanto possibile, dettagliata, dell'azione svolta per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria in concessione, attesta l'impegno dell'amministrazione per assicurare alle popolazioni interessate un mezzo di trasporto che sia in linea con i progressi della tecnica e che quindi sodisfi le loro giuste esigenze.

Per dare maggiore impulso a questa attività e garantire risultati più immediati e concreti, è in corso di esame uno studio inteso a integrare la legge n. 1221 con un provvedimento di cui desidero accennarvi gli elementi informativi, concernenti: 1°) la possibilità di valutare, per le linee ferroviarie o tramviarie comprendenti tronchi ad aderenza artificiale o contrazione a fune, la lunghezza virtuale di detti tronchi ai fini dei limiti di sovvenzione stabiliti dalla legge vigente; 2°) la possibilità di mettere a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie oltre la quota di ammortamento dei *deficit* degli anni passati, anche la residua quota di sovvenzione eccedente la somma del disavanzo di puro esercizio, più le quote per innovi o costituzione di fondi speciali, previa trasformazione di quindici annualità posticipate, autorizzando nel contempo gli istituti finanziari (I. N. A., I. N. A. I. L. ed I. N. P. S.) ad effettuare le operazioni di sconto di detta annualità; 3°) l'aggiornamento dei prezzi in base ai quali è stato calcolato il contributo dello Stato per i lavori di ammodernamento.

La odierna discussione sullo stato di previsione alla spesa del Ministero dei trasporti coincide con una fase particolarmente delicata per l'autotrasporto di merci, caratterizzata dai provvedimenti che in tale campo vengono adottati in altri Stati e dagli studi, i quali, per la disciplina di tale settore di attività, stanno per trovare il loro compimento anche in Italia.

In particolare, i provvedimenti adottati in vari paesi d'Europa pongono limiti e condizioni per coordinare gli autotrasporti di merci con altri sistemi di trasporto e per disciplinarli in modo razionale.

In questi ultimi tempi molto si è scritto sulla riforma della disciplina dell'autotrasporto merci. Che la legge fondamentale in materia, risalente a venti anni fa, richieda una revisione al lume delle nuove esperienze e della evoluzione, che, specie nel dopoguerra, si è registrata nel settore dei trasporti terrestri, è concordemente ammesso. Che questa

revisione involga problemi complessi e delicati di armonizzazione e di convivenza con gli altri strumenti del traffico, è ugualmente manifesto.

Ci troviamo in presenza di una attività nella quale l'elemento pubblico e quello privato devono essere opportunamente temperati. È questa l'esigenza che si è manifestata anche negli altri paesi, nei quali è già stata attuata o si sta ora sperimentando la regolamentazione dell'autotrasporto merci.

Ma, nell'attuale fase di studio occorre evitare affrettate conclusioni e non confondere elementi od esigenze di carattere particolare con le questioni di fondo. Ogni errata anticipazione od illazione non contribuisce evidentemente alla chiarificazione del problema.

L'importanza degli autotrasporti di merci è dimostrata dai seguenti dati: autoveicoli adibiti al trasporto merci circolanti al 31 dicembre 1955: n. 443.802, di cui: 338.578 con una portata di tonnellate 480.859, appartenenti al settore del conto proprio, e 103.592 con una portata di tonnellate 532.840 con autorizzazione al trasporto merci per conto di terzi.

Le ultime rilevazioni sul traffico camionistico indicano in oltre 500 mila tonnellate il quantitativo medio giornaliero di merce trasportata sulle strade statali e sulle più importanti strade provinciali.

Questi dati comprovano che la riforma della legge del 1935 non è più procrastinabile, e che la disciplina degli autotrasporti di merci deve essere compiutamente definita evitando ogni superflua struttura amministrativa, ogni remora inutile ad un'attività economica che deve svolgersi su una traccia ben delineata.

È essenziale, in questo campo, trovare un razionale punto di equilibrio tra esigenze pubbliche ed interesse privato, assicurando all'utente adeguate garanzie.

Occorre altresì unificare le competenze e semplificare le procedure non soltanto per quanto possa interessare direttamente l'autotrasportatore, ma anche sotto il profilo di una uniforme valutazione dei criteri che presiedono allo svolgimento dell'attività.

Fra i problemi di carattere particolare dovrà, ad esempio, essere considerato quello, già segnalato anche in campo internazionale, che riflette la mancanza in Italia di documenti di accompagnamento idonei per consentire il controllo sul movimento delle merci su strada: controllo che tende a porre i diversi sistemi di trasporto su una condizione di parità.

Per l'adempimento dei compiti inerenti alla accennata disciplina dovrà, ovviamente, essere utilizzato l'Ente autotrasporti merci

(E. A. M.), la cui struttura è stata appunto di recente riorganizzata e definita con questa precisa finalità e che si appalesa idonea a questo scopo.

Sono lieto che gli onorevoli Riva e Marzano abbiano efficacemente lumeggiato, con i loro interessanti interventi, questa esigenza.

Ed io intendo, per parte mia, osservare l'elementare principio di non creare organismi nuovi, quando si possono proficuamente utilizzare organismi esistenti e che hanno già una loro struttura, materata di competenze ed esperienze specifiche.

In definitiva, lo scopo degli studi in corso non può essere se non quello di predisporre uno schema normativo da sottoporre all'esame del Parlamento con tutti i necessari elementi di giudizio, perché è al Parlamento che unicamente compete di stabilire la disciplina legislativa di questa importante attività economica.

Per quanto concerne il bilancio ferroviario, debbo necessariamente richiamarmi al discorso pronunciato in questa stessa aula il 25 ottobre 1955 nel quale, puntualizzando a situazione del momento, ho esposto i programmi cui avrei informato la mia azione per avviare a graduale soluzione i numerosi e difficili problemi del vasto settore dei trasporti per ferrovia, che da tempo si sono aperti nella economia nazionale in generale ed in quella statale in particolare.

Non voglio, perciò, qui riesaminare e discutere le linee direttive della mia politica dei trasporti che considero definite chiaramente nelle esposizioni come relatore ai bilanci degli esercizi finanziari 1949-50 e 1953-54 e nel citato discorso programmatico del 25 ottobre 1955.

Nel corso della mia illustrazione circa i criteri di impostazione degli stati di previsioni dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato per il prossimo esercizio finanziario, richiamerò tuttavia i vari punti programmatici per rendere conto di quanto è stato possibile finora fare e quanto spero di poter fare in seguito, per superare gradualmente le tappe che condurranno alla risoluzione dei problemi fondamentali dell'azienda ferroviaria: adeguamento della sua potenzialità alla crescenti esigenze della nazione e contemporaneo progressivo risanamento della sua gestione economica.

Dalla data, relativamente recente, in cui ho assunto la responsabilità del Ministero dei trasporti, è stata mia cura prendere le iniziative necessarie, come in seguito illu-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

strerò, per realizzare, coi mezzi a disposizione, gli obiettivi suaccennati.

Il bilancio preventivo per l'esercizio in corso, discusso ed approvato dall'Assemblea nel mese di ottobre 1955, presentava un disavanzo di miliardi 42,5 che, per altro, come ebbi già allora ad avvertire, doveva essere aumentato della spesa (circa 28 miliardi) per i miglioramenti economici, disposti con provvedimenti legislativi di carattere generale, a favore di tutti i dipendenti statali, raggiungendo così l'importo di 70 miliardi e mezzo.

Questa previsione, già di per sé preoccupante, non teneva tuttavia conto delle richieste presentate dai servizi, in corso di esercizio, per rinnovamenti, manutenzioni e forniture, dell'importo complessivo di circa 33 miliardi e mezzo, nonché dell'importo dei nuovi oneri finanziari, connessi con gli ultimi prestiti (4 miliardi).

Cosicché, in definitiva, tenendo conto di tutti gli accennati elementi, da me analiticamente esposti e documentati nel mio discorso del 25 ottobre scorso, si poteva ragionevolmente temere che il disavanzo dell'esercizio 1955-56 toccasse il vertice di miliardi 108.

Posso invece assicurare la Camera — e lo faccio con vivo compiacimento — che il disavanzo complessivo dell'esercizio 1955-56 si assesterà ad un livello di circa 75 miliardi, pure tenendo conto dell'onere inerente alla restituzione alla rete delle ferrovie dello Stato delle linee ferroviarie del territorio di Trieste e delle annualità di ammortamento degli ultimi due prestiti contratti in virtù delle leggi 24 dicembre 1954, n. 1273, e 9 novembre 1955, n. 1066, emanate successivamente alla epoca di elaborazione degli stati di previsione.

Per raggiungere questo risultato, e partendo da un bilancio preventivo impostato con criteri notevolmente ristrettivi e privo dell'elasticità necessaria per gli adattamenti che le mutevoli situazioni dell'esercizio richiedono, è stato necessario fare appello ad ogni risorsa, in tutti i settori nei quali la brevità del periodo consentiva di conseguire risultati immediati e concreti.

L'azione di contenimento e compressione delle spese, da me a suo tempo enunciata, è stata svolta con inflessibile decisione ed ho ottenuto dai dirigenti dell'azienda la necessaria collaborazione fissando, con appositi provvedimenti interni, limiti invalicabili per l'effettuazione delle spese, pur nel quadro di sviluppo e miglioramento dei servizi, ora in piena attuazione.

Come dirò più avanti illustrando le iniziativie prese per la graduale soluzione dei già ricordati problemi fondamentali delle ferrovie dello Stato (sviluppo della loro potenzialità quantitativa e qualitativa e risanamento economico), pur nelle rigide e restrittive condizioni in cui si è svolto l'esercizio, non ho mancato di impostare ed avviare a definizione alcune delle questioni vitali dell'azienda, quali quelle concernenti l'anticipato approntamento dei mezzi necessari per servire un traffico valutato in accrescimento, la separazione tra esercizio delle ferrovie e servizi dello Stato e la perequazione tariffaria in coincidenza con la riduzione a due delle attuali tre classi delle carrozze per viaggiatori.

Gli accennati risultati finanziari dell'esercizio corrente sono notevolmente migliori di quelli considerati nel mio discorso del 25 ottobre scorso, perché è stato possibile fronteggiare tutte le più immediate esigenze dell'esercizio, pur nell'avverso clima invernale, riassorbendo senza nuovi aggravii per il tesoro i maggiori costi del carbone, dell'energia elettrica, della mano d'opera privata e delle prestazioni di terzi in genere, nonché i preventivati maggiori fabbisogni per le manutenzioni ed i rinnovamenti, senza pregiudizio per l'esecuzione dei programmi originariamente approvati.

Ho accennato ai maggiori costi del carbone; debbo ora riaffermare che le ferrovie dello Stato consumano circa 125 mila tonnellate di carbone al mese: la C. E. C. A. ce ne fornisce circa 75 mila e quindi dobbiamo importarne circa 50 mila dagli Stati Uniti d'America. Ma il fenomeno della importazione del carbone non si verifica soltanto in Italia: la stessa Inghilterra e la stessa Germania debbono importarne dall'America.

È qui necessario chiarire in primo luogo che la critica secondo la quale le direttive seguite nell'allestimento del bilancio sarebbero state la revisione tariffaria e la soppressione delle linee a scarso traffico non ha alcun riscontro con la realtà obiettiva: la semplice lettura del bilancio ne dà la prova sicura.

È vero invece che il bilancio è stato predisposto tenendo presenti due fondamentali esigenze, e cioè: l'acquisizione di un maggior traffico e l'instaurazione di un esercizio razionale e prudente per quanto concerne la spesa: la revisione della tariffa ed il ridimensionamento della rete sono elementi compresi nelle accennate direttive fondamentali, e non hanno neppure importanza preminente.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Le linee di impostazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1956-57 che stiamo ora esaminando possono così riassumersi:

a) in quanto alle entrate:

1°) valutazione dei prodotti di traffico fino al limite che si è ritenuto di poter raggiungere con l'attuazione di appropriati e tempestivi ritocchi finanziari, tenuto conto anche del previsto incremento naturale del traffico;

2°) valutazione delle entrate, di massima, al livello raggiunto nell'esercizio 1954-55 con qualche adeguamento.

b) in quanto alle spese:

1°) valutazione delle spese di personale sulla base dei seguenti elementi: a) consistenza approssimativa media per l'esercizio 1956-57 risultante dal progressivo passaggio da una prevista consistenza di 157 mila unità al 30 giugno 1956, ad una prevista consistenza di 170 mila unità al 30 giugno 1957, per il combinato effetto delle nuove assunzioni programmate per l'esercizio 1956-57 (circa n. 18 mila) e delle cessazioni dal servizio per esoneri ed altre cause (circa n. 5 mila); b) trattamento economico vigente alla data di elaborazione del bilancio preventivo (ottobre 1955) comportante, per il suddetto quantitativo di agenti, una spesa complessiva di circa miliardi 136,1.

2°) valutazione delle spese generali di personale: a) per la parte riguardante gli oneri di pensione, in base alla prevista consistenza quantitativa dei pensionati nell'esercizio considerato, consistenza che si è calcolato raggiunga le 156 mila unità al 30 giugno 1957, ed in base al trattamento vigente alla data di elaborazione del bilancio preventivo; b) per la parte riguardante gli altri oneri riflessi ed accessori di personale (contributi assistenziali e previdenziali ed altri oneri vari) in relazione al trattamento ed alla legislazione in atto all'epoca di elaborazione del preventivo.

3°) valutazione delle altre spese di esercizio, escluse le manutenzioni ed i rinnovamenti, in base al preventivo programma di estensione dei servizi, con incremento, rispetto ai servizi effettuati nell'esercizio 1954-55, di circa 25 milioni di locomotive-chilometro, pari all'8 per cento circa, così ripartito:

in aumento: locomozione elettrica: da locomotive-chilometro milioni 146 a milioni 169 (+ 15,7 per cento); locomozione con motori a combustione interna: da locomotive-

chilometro milioni 62 a milioni 70 (+ 13 per cento);

in diminuzione: locomozione a vapore: da locomotive-chilometro milioni 85 a milioni 79 (— 7 per cento) con un aumento in complesso da milioni 293 a milioni 318.

La valutazione è stata fatta in base ai costi delle forniture delle prestazioni e dei servizi appaltati in atto nel secondo semestre dell'anno 1955.

4°) valutazione degli stanziamenti per le manutenzioni ed i rinnovamenti in base ai programmi proposti dai servizi tecnici, da finanziare, per la quasi totalità, con le dotazioni dei corrispondenti capitoli della parte ordinaria del bilancio e, per la rimanenza riguardante alcuni rinnovamenti dell'armamento e di altri impianti fissi e le relative modernizzazioni, occorrenti per rimettere a regime questo settore delle spese, essenziale per la funzionalità e la sicurezza dell'esercizio con alcune aliquote dei ricavi dalle ultime due emissioni di obbligazioni.

5°) valutazione degli oneri finanziari in relazione ai prestiti autorizzati e stipulati, compreso il prestito svizzero, il cui disegno di legge di ratifica, già approvato dal Senato, trovasi all'esame di questa Assemblea.

Il bilancio conserva, come i precedenti, il difetto di confondere la gestione economico-industriale dell'azienda con i servizi dello Stato, e nelle more della riforma di struttura dell'amministrazione ferroviaria, che, com'è noto, avrebbe dovuto attuarsi con un provvedimento legislativo, in applicazione della legge delega, non è stato possibile separare nel bilancio gli oneri pertinenti alle ferrovie dello Stato dagli oneri extra-aziendali, reversibili a carico delle altre amministrazioni dello Stato e degli enti per conto e nell'interesse dei quali le ferrovie dello Stato li sostengono.

Onorevoli colleghi, permettetemi che questa sera qui in mezzo a voi, dopo tanti anni, io possa esprimere una gioia che è anche motivo di conforto. Dico «dopo tanti anni», perché ho avuto l'onore di essere stato per 7 anni presidente della Commissione dei trasporti e di essere stato relatore per il bilancio così come altri autorevoli colleghi, e fra essi è mio dovere ricordare gli onorevoli Jervolino e Bina. Concorde è stata la nostra richiesta per la chiarificazione del bilancio, allo scopo di poter stabilire dove sono le perdite e perché esistono queste perdite.

Finalmente, ho potuto, in questi giorni, realizzare lo scopo perseguito per tanto tempo. L'onorevole Medici, ministro del tesoro, con

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

la sua chiara percezione dei vari problemi, con la lucidezza del suo ingegno, con la tempestività della sua decisione, ha accolto il principio e, in occasione del recentissimo esame davanti a questa Assemblea del bilancio del tesoro, ha riconosciuto giusto che «lo Stato paghi per i servizi ferroviari ai prezzi di mercato, e l'azienda ferroviaria ne incassi l'importo. E questo, egli ha detto, è doveroso».

Viene così finalmente accolta l'istanza, ripetutamente posta da me come parlamentare e come ministro, dalla commissione interministeriale incaricata dello studio per la riforma dell'amministrazione ferroviaria, da molti colleghi deputati e senatori che hanno scritto e parlato del bilancio ferroviario, e da numerosi esperti di cose ferroviarie che nella stampa e fuori l'hanno calorosamente e vivacemente sostenuta, di iscrivere nel bilancio delle ferrovie dello Stato solamente le spese e le entrate pertinenti all'esercizio.

La chiarificazione del bilancio, enunciata in termini precisi anche nell'ultimo mio discorso del 25 ottobre 1955, è la premessa essenziale per conoscere qual è la vera, reale entità del disavanzo proprio della gestione aziendale che occorre riassorbire nell'ambito e con i mezzi dell'amministrazione ferroviaria, con correlativo sgravio del tesoro.

Il disavanzo complessivo del bilancio così impostato è di miliardi 62,9, e quindi sensibilmente inferiore a quello dell'esercizio in corso, malgrado che: siano assicurate le quotazioni finanziarie necessarie per garantire la piena funzionalità dell'azienda, con una sufficiente elasticità di gestione; siano valutate le spese per un incremento dei servizi dell'ordine dell'8 per cento circa; siano valutati gli oneri di un organico di personale di circa 170 mila unità (con circa 18 mila agenti di nuova assunzione) considerato indispensabile per assicurare i servizi al nuovo livello raggiunto e preventivato.

Il recente provvedimento legislativo, emanato a conclusiva attuazione della legge delega, per il conglobamento totale negli stipendi del trattamento economico del personale statale, determina anche per il personale ferroviario un aumento di spesa di 27-28 miliardi lordi, nel limite delle somme che sono state all'uopo accantonate dal Tesoro.

Nel conseguente disavanzo vengono così ad essere scontati tutti i miglioramenti economici accordati al personale in servizio (circa 170 mila unità) ed in quiescenza (156 mila unità) in applicazione dei decreti del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1955, n. 23,

17 agosto 1955, n. 767, 11 gennaio 1956, n. 7, 11 gennaio 1956, n. 19, e 11 gennaio 1956, n. 20, per un importo complessivo di oltre 55 miliardi circa.

Mi auguro che questo ingentissimo aggravio assunto dallo Stato, di cui è doveroso sottolineare l'importanza (e qui mi riferisco ai rilievi dell'onorevole Concas), e che eleva, apprezzabilmente, il trattamento economico generale del personale ad un livello equo e dignitoso — in rapporto alle risorse economiche della nazione ed al tenore di vita medio generale — stabilizzi per un certo periodo di tempo le spese di personale dell'azienda in modo da rendere sempre più proficua l'azione di risanamento economico della gestione, i cui risultati attivi si sono finora bilanciati con l'accelerata evoluzione di queste spese.

Ho la convinzione che la crisi economica dell'azienda ferroviaria, aggravatasi in questi ultimi anni a causa principalmente di una evoluzione accelerata delle spese — specialmente di personale — non potuta bilanciare con idonei e tempestivi provvedimenti di correlativo incremento delle entrate, abbia raggiunto l'acme della fase negativa e che le vaste iniziative prese in questi ultimi tempi, con il concorso dello sviluppo dell'economia nazionale — nel quadro del piano Vanoni che ebbi l'onore di illustrare recentemente a Milano, per il settore dei trasporti — consentano di uscire dal pessimismo accentuato che ha circondato, dopo la ricostruzione, l'attività della massima azienda di Stato.

Qualche sintomo, già apprezzabile, di questa ripresa — che non può essere che graduale, in relazione anche ai risultati economici attesi dagli investimenti patrimoniali recenti ed in corso — è emerso da quanto vi ho detto circa i risultati conseguiti nell'esercizio corrente raffrontati alla situazione che si delineava nell'ottobre dell'anno scorso, quando discutemmo il bilancio in questa aula.

Che l'azienda abbia una propria innegabile vitalità e capacità di ripresa, lo prova la constatazione che il disavanzo del 1948-49 di miliardi 63,2 è rimasto pressoché immutato nel bilancio dell'esercizio 1956-57, per quanto questo esercizio sia gravato di maggiori spese, rispetto al 1948-49, di circa 148 miliardi, di cui oltre la metà per il personale.

È vero che l'onere dei miglioramenti economici che andranno in vigore col prossimo luglio eleverà ulteriormente il disavanzo, ma le capacità di riassorbimento, sia pure parzialmente, sono già latenti nello stesso bilancio presentato, come dirò più avanti, nell'analisi delle principali spese.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Ma, soprattutto, conto sull'effetto dei provvedimenti e delle iniziative che costituiscono la base della mia politica dei trasporti; più volte enunciati nelle mie dichiarazioni qui ed altrove, con l'aiuto di una economia generale in ascesa in tutto il paese e, specialmente nel Mezzogiorno, ove più si sono riversati i nostri investimenti.

Chiedo, quindi, a tutti, parlamentari ed opinione pubblica, con l'aiuto anche della stampa, che è in grado di presentare i problemi dei trasporti nella giusta prospettiva, di abbandonare la critica puramente negativa ed allarmistica e di discutere e ricercare, con piena serenità e realismo, i mezzi più idonei e suggerire le proposte più efficaci per appoggiarmi in questa difficile opera che, certamente, con il concorso che ora chiedo, avrà sicuro successo per merito di tutti.

Per confortarci, debbo ricordare che le nostre preoccupazioni sono, come ho già detto in altre occasioni, comuni agli altri amministratori di quasi tutte le reti ferro-

viarie europee (ad eccezione solamente della Olanda, della Svezia e della Svizzera) che si trovano in situazioni deficitarie non dissimili dalla nostra, per quanto siano già riusciti a risolvere la questione della chiarificazione dei loro bilanci, che l'azienda ferroviaria aveva finora invano sollecitato.

Vi leggo alcuni dei più significativi risultati dei conti di esercizio pubblicati dall'Unione internazionale delle ferrovie (*Union internationale des chemins de fer*) relativamente all'anno 1954, dai quali si rileva che i disavanzi, ragguagliati a lire italiane, ammontano per le ferrovie francesi a miliardi 114, senza tener conto delle sovvenzioni e dei contributi statali per miliardi 174; per le ferrovie germaniche a miliardi 75,5; per le ferrovie austriache a miliardi 24; per le ferrovie belghe a miliardi 10, senza tener conto delle sovvenzioni e dei contributi dello Stato per miliardi 21,5; per le ferrovie spagnole a miliardi 15,5 e per quelle della Norvegia a miliardi 6,5;

(In milioni in relazione alla valuta di ogni Stato)

FERROVIE	Moneta	ENTRATE		Totale generale delle spese	Disavanzo di esercizio
		Indennità e contributi dello Stato	Totale delle entrate		
Germania	Marchi	—	5.235	5.738	503
Austria	Scellini	1,6	4.025,8	4.991,9	966,1
Belgio	Franchi	1.648	11.319,3	12.082,2	762,9
Danimarca	Corone	—	459,0	525,0	66,0
Spagna	Pesetas	—	5.345,8	6.307,6	961,8
Francia	Franchi	96.725	527.768	591.220	63.452
Italia	Lire	3.775	210.095	270.213	60.118
Lussemburgo	Franchi	69	1.129,6	1.240,5	110,9
Norvegia.	Corone	—	394,8	466,0	71,2
Portogallo	Scudi	—	669,4	805,6	136,2

Nel precedente capitolo ho riassunto le linee direttive di elaborazione del bilancio, facendo un esame panoramico della situazione complessiva ed esponendo i risultati finanziari conclusivi.

Ritengo opportuno ora, sempre in omaggio alla chiarezza di esame e di discussione,

di centrare e spostare gradualmente l'obiettivo della nostra rassegna ai singoli più importanti raggruppamenti di entrate e di spese del bilancio, in modo da ricomporre, con le considerazioni conclusive pertinenti ad ogni settore della gestione, il quadro d'insieme che definisce la attività dell'azienda

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ed accredita le speranze del risanamento economico.

La valutazione delle entrate, come ho già accennato, è stata fissata nei seguenti importi: 250 miliardi di prodotti del traffico;

30,5 miliardi di altre entrate; in totale 280,5 miliardi.

I prodotti del traffico richiedono un esame retrospettivo e comparativo per meglio considerare le loro evoluzioni e le prospettive future:

TABELLA I.

DESCRIZIONE	1938-39	1948-49		1954-55		
		In valore assoluto	Coefficiente di aumento rispetto al 1938-39	In valore assoluto	Coefficiente di aumento rispetto al	
					1938-39	1948-49
Treni km/viaggiatori	131,2	102,7	0,8	157,3	1,2	1,5
Treni km/merci	58,4	48,2	0,8	56,6	1	1,2
Viaggiatori	167	345,6	2	394,2	2,4	1,2
Viaggiatori/km	11.772	22.146,8	1,9	22.155,4	1,9	1
Tonnellate	47,4	40,4	0,9	47,2	1	1,1
Tonnellate/km	11.553	11.197,6	1	13.243,4	1,1	1,1
Prodotti viaggiatori e bagagli	1.613	52.871	33	113.945	71	2,1
Prodotti merci	2.420	65.540	27	97.277	40	1,5
Rivalutazione:						
Tariffe viaggiatori	1	—	15	—	31	2,1
Tariffe merci	1	—	22	—	36	1,6

Nella tabella I sono indicati, comparativamente, gli introiti e le unità di traffico conseguiti nel 1938-39, che è l'ultimo esercizio pre-bellico a gestione normale, nel 1948-49, quando la ricostruzione della rete ferroviaria poteva considerarsi conclusa, anche se in parte con mezzi ed opere provvisorie, e nel 1954-55, che è l'ultimo esercizio chiuso e del quale è stato già rassegnato il rendiconto generale.

La rivalutazione delle tariffe rispetto al 1938-39, come risulta dalla precedente tabella, è di solamente 31 volte circa per i viaggiatori e 36 volte circa per le merci, e cioè ad un livello che è mediamente alla metà del coefficiente di moltiplicazione delle spese, le quali, nel 1954-55, sono aumentate di circa 70 volte. Nell'esercizio 1956-57, per effetto dei miglioramenti economici concessi al personale, dei nuovi oneri finanziari e dell'evol-

uzione delle altre spese connesse all'entità dei servizi, il coefficiente di aumento, rispetto al 1938-39, è di circa 80 volte.

Tale grave *deficit* dovuto alla insufficienza delle tariffe che seguitano a mantenere, in genere, la loro fisionomia di tariffe politiche, con larghe agevolazioni per favorire vasti settori economici e sociali, è stato in parte colmato con i maggiori introiti derivanti dagli incrementi dei traffici, specialmente viaggiatori, che ha consentito di elevare il coefficiente di rivalutazione dei prodotti, rispetto al 1938-39, a circa 52 volte in luogo delle 33 volte di aumento mediamente raggiunto dalle tariffe.

Da un raffronto con i livelli tariffari delle altre reti ferroviarie europee, in rapporto al costo della vita ed ai prezzi all'ingrosso, emergono i dati indicati nella tabella II (pagina 25299).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Le tariffe delle ferrovie dello Stato sono al livello più basso e con differenze in meno notevoli, anche se raffrontate a quelle delle reti più comparabili alla nostra.

Non si può, in questa situazione, fare affidamento per l'avvenire esclusivamente sugli sviluppi dei traffici, perché essi comportano; come hanno in effetti comportato fi-

nora, aumento delle spese di esercizio direttamente connesse all'entità dei servizi ed alla funzionalità degli impianti, maggiori spese che superano i correlativi introiti a causa del basso livello delle tariffe in genere e di quelle relative ai traffici che in prevalenza determinano l'estensione dei servizi ferroviari.

TABELLA II.

Evoluzione delle tariffe.

NAZIONI	Anni	INDICE 1938 = 100		Percentuale dei prodotti rispetto al costo della vita	INDICE 1938 = 100		Percentuale dei prodotti rispetto ai prezzi all'ingrosso
		Prodotti medi unitari per viaggiatore-Km.	Costo della vita		Prodotti medi unitari per viaggiatore-Km.	Prezzi all'ingrosso	
Germania	1953	170	168	101	200	220	92
	1954	178	..	..	203	..	..
Belgio	1953	327	377	87	364	420	87
	1954	330	..	..	..	..	..
Danimarca	1953	167	211	84	165	305	65
	1954	179	..	..	201	..	..
Spagna	1953	331	373	89	317	625	52
	1954	370	..	..	381	..	..
Francia	1953	2.609	2.630	99	1.716	2.650	66
	1954	2.790	..	..	1.712	..	..
Gran Bretagna	1953	197	235	84	221	320	69
	1954	..	..	..	..	..	..
Italia	1953	3.259	5.670	60	3.335	5.200	65
	1954	4.045	..	..	33.534	..	..
Norvegia	1953	202	216	94	279	390	72
	1954	204	..	..	279	..	..
Olanda	1953	188	262	72	214	365	62
	1954	188	..	..	238	..	..
Portogallo	1953	186	207	90	196	270	73
	1954	184	..	..	185	..	..
Svezia	1953	176	200	88	207	268	78
	1954	..	..	..	200	..	..
Svizzera	1953	109	169	66	139	210	67
	1954	109	..	..	134	..	..

Già alla fine dell'anno scorso, nell'esaminare la situazione che ora sto prospettando, mi convinsi che non potevasi più oltre rinviare lo studio di una revisione tariffaria, sia pure nei limiti sopportabili nell'attuale fase di sviluppo dell'economia italiana.

Enunciai questa possibilità nel mio discorso davanti a questa Assemblea il 25

ottobre 1955 e la presentai fra le prospettive di aumento delle entrate, sulle quali si sarebbe potuto fare assegnamento per assestare gradualmente il nuovo equilibrio economico dell'azienda ferroviaria.

Lo studio è poi divenuto una necessità per adottare il provvedimento di riduzione a due delle attuali tre classi viaggiatori, de-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ciso in seno all'Unione internazionale delle ferrovie, sul piano della collaborazione europea per l'unificazione, la semplificazione ed il miglioramento dei servizi ferroviari.

Di tale argomento parlerò più diffusamente in altra parte del mio discorso. Debbo qui richiamarlo per considerare l'apporto che la revisione tariffaria in corso di approntamento arrecherà agli introiti del bilancio con effetto dal 3 giugno prossimo venturo.

La valutazione approssimativa dell'effetto del provvedimento è di circa 20 miliardi di lire.

Devesi, però, aggiungere l'incremento dei prodotti derivati dalla normale evoluzione dei traffici connessa con lo sviluppo dell'economia nazionale e delle relazioni economiche e turistiche internazionali. Come già ho detto parlando dei criteri di valutazione delle spese di esercizio, sono stati considerati maggiori servizi rispetto al 1954-55 per circa l'8 per cento. Non tutte queste maggiori prestazioni di esercizio, espresse in locomotive-chilometro, potranno tramutarsi in correlativi maggiori introiti, perché in parte sono state impostate per migliorare le relazioni di traffico ed i servizi. Tuttavia, una notevole aliquota assorbirà certamente traffico nuovo, specialmente merci, che è in continuo e promettente sviluppo, tanto da superare le attuali disponibilità del parco merci.

Gli introiti dei 9 mesi dell'esercizio corrente sono superiori mediamente del 6,33 per cento rispetto ai corrispondenti introiti dell'esercizio precedente, senza che vi abbiano concorso aumenti tariffari.

È da sperare, come provano i risultati conseguiti negli esercizi decorsi, anche se il traffico viaggiatori tende a stabilizzarsi, che un corrispondente incremento possa verificarsi nell'esercizio prossimo.

Tale aumento, anche se valutato in misura più ridotta del 4,50 per cento per considerare la contrazione di traffico che potrà verificarsi nel primo periodo di applicazione della revisione tariffaria, assicurerà sempre un maggior gettito di circa 11-12 miliardi.

L'aumento iscritto nel bilancio è stato limitato a 25 miliardi, contro un complesso di maggiori prodotti che ascende, invece, secondo le suaccennate valutazioni, a circa 31-32 miliardi. La differenza contribuirà ad assicurare maggiore elasticità al bilancio e ad attenuare l'aggravio del tesoro.

Le altre entrate della gestione, che si stima raggiungeranno nell'esercizio in corso miliardi 32,2, sono state valutate prudenzialmente in miliardi 30,3, con un margine di

sicurezza di quasi 2 miliardi che sarà certamente aumentato in conseguenza dei provvedimenti da me promossi per valorizzare tutti i beni e le attività indirette ed accessorie della azienda.

Le spese di esercizio, valutate con i criteri che ho già enunciati al principio di questa rassegna, ammontano complessivamente a miliardi 343,2 così suddivise per grandi voci: spese per il personale in servizio miliardi 136,1; pensioni per il personale ferroviario (al netto dei contributi del personale) miliardi 48,8; spese generali di personale (oneri riflessi) miliardi 8; in complesso per il personale miliardi 192,9 (ai quali va aggiunta la spesa per i già ricordati miglioramenti economici conseguenti alle nuove tabelle di stipendio ed al conglobamento finale); spese per i servizi appaltati miliardi 35,7; spese per i combustibili e l'energia elettrica per la trazione dei treni miliardi 27; spese per i materiali e per i lavori affidati all'industria privata (manutenzione, rinnovamenti, ecc.) miliardi 54,7; altre spese dei servizi, comprese le spese per le ferrovie secondarie sicule e per la navigazione dello Stretto miliardi 10,9; oneri finanziari miliardi 22; totale miliardi 343,2.

Parhamo dunque delle spese di personale. Nel corso del corrente anno e del primo semestre del prossimo saranno portati a compimento tutti i concorsi banditi nel 1955 ed ora in corso di definizione: quelli banditi nel 1954 sono già stati definiti o lo saranno entro il mese di luglio prossimo.

La consistenza del personale che è caduta al di sotto del reale fabbisogno dell'esercizio, in relazione all'entità dei servizi attuali e preventivati, ritornerà — per effetto delle predette assunzioni — al livello giudicato necessario per assicurare regolarmente l'esercizio e ridurre gradualmente i servizi appaltati all'industria privata che possono essere riassunti in economia.

Devo tuttavia far presente, per rettificare i dati esposti dall'onorevole Concas, che la consistenza del personale era già aumentata di 29 mila unità alla data del 30 giugno 1955 in confronto alla situazione del 1939, e che essa raggiungerà prossimamente le 170 mila unità, con un aumento del 22 per cento per il personale esecutivo.

Si sono levate alcune voci nella stampa e fuori per rilevare che il personale dell'azienda ferroviaria sarebbe in quantità superiore alle necessità. Probabilmente, tali critiche partono da un semplice raffronto numerico fra la consistenza attuale e quella prebellica, traendo

una conclusione puramente contabile che ignora l'evoluzione sia dei servizi, e quindi del volume di prestazioni che il personale è chiamato a fornire, sia del trattamento generale del personale medesimo.

L'aumento dei servizi richiede maggiori fabbisogni di personale alla scorta ed alla condotta dei treni, agli impianti di esercizio e di manutenzione, cioè, in genere, di personale esecutivo, le cui prestazioni sono, in certa misura, proporzionali al traffico.

Lo sviluppo del traffico rispetto al 1938-39, come ho già precisato, è dell'ordine del 140 per cento per i viaggiatori e del 15 per cento per le merci, e se anche esso richiede solo in parte correlative maggiori prestazioni di personale esecutivo, deve essere riconosciuto giustificato un aumento di questo personale rispetto alla consistenza dell'esercizio suddetto.

L'aumento verificatosi rispetto al 1938-39, trova, pertanto, giustificazione nelle suaccennate cause.

L'onorevole Concas ha accennato agli inconvenienti derivati dalla mancata tempestiva osservanza dei turni di congedo in taluni impianti. Posso, però, assicurare che è stata mia cura impartire direttive affinché i congedi siano regolarmente usufruiti dal personale e confido che la situazione diventerà, a questo riguardo, normale, con le assunzioni di personale previste, per mezzo dei concorsi già indetti, per il completamento dei quadri. Trattasi, evidentemente, di difficoltà che non comportano soluzioni miracolistiche, ma che saranno superate.

Circa le prestazioni di lavoro straordinario, risulta a me che le lamentele pervenute riflettono l'eventualità di una diminuzione delle ore straordinarie; non ho mai ricevuto istanze per la eliminazione del lavoro straordinario, (*Interruzione del deputato Concas*) così come accennato dall'onorevole Concas.

Tuttavia, sono in corso di esame provvedimenti tendenti a semplificare il servizio, e cioè: l'automatizzazione dei servizi ove questa è possibile e conveniente, con adeguati investimenti patrimoniali e di ammodernamento; la sostituzione di treni pesanti con automotrici ed elettromotrici, specialmente nelle linee secondarie e con traffico ridotto, con correlativa riduzione del personale di condotta e di scorta. Si stanno svolgendo esperimenti a questo scopo, anche con la collaborazione dei sindacati del personale; la trasformazione di stazioni in assuntorie, che pur assicurando i medesimi servizi attuali e senza alcun inconveniente per gli utenti, consentirà di realizzare sensibili economie di personale; la soppressione

del servizio di guardia agli ingressi delle stazioni.

È, inoltre, in corso una revisione degli organici del personale addetto agli uffici per procedere ad un opportuno ridimensionamento per effetto: di meccanizzazione dei lavori, sviluppando ulteriormente le iniziative che già sono state prese in questo settore; di soppressione di lavori non strettamente indispensabili alla gestione dell'azienda; di riforma dell'organizzazione interna dei servizi e dei procedimenti di lavoro.

Saranno tenute presenti, al riguardo, le ampie motivate proposte presentate dalla commissione interministeriale.

Uno dei problemi che, per i suoi aspetti sociali, richiamò, sin da quando assunsi il Ministero, la mia particolare attenzione, fu quello degli alloggi per il personale ferroviario. In questo settore, come vi è noto, sono all'esame della Camera le proposte di legge Caiati ed altri, Bernardi ed altri, Riccio ed altri, per il riscatto degli alloggi, proposte le quali sono state recentemente unificate, da parte della IV e della VIII Commissione, in un testo nei riguardi del quale il mio Ministero si è, in linea di massima, espresso favorevolmente.

Posso annunciare, inoltre, che seguo attentamente il problema, non trascurando di prendere e stimolare altre iniziative. Così ho posto allo studio la possibilità e la convenienza, al fine di conseguire un maggior numero di alloggi, di aderire a concrete proposte pervenute al Ministero per l'utilizzazione di aree particolarmente pregiate. Ho anche dato, intanto, l'avvio all'elaborazione di un provvedimento legislativo per attuare la costruzione di alloggi di servizio per il personale, con finanziamenti interni dell'azienda, adeguatamente ripartiti.

Credo che i provvedimenti sopraccennati daranno, non appena realizzati, un contributo determinante alla soluzione del problema degli alloggi.

Circa, poi, le cooperative edilizie fra ferrovieri, informo che 24 sono le cooperative del compartimento di Roma che hanno usufruito del finanziamento consentito, mentre sono state finanziate 104 cooperative di altri compartimenti. L'importo complessivo dei finanziamenti è di quattro miliardi e 498 milioni.

Anche per i servizi appaltati sono state mosse aspre critiche al sistema degli appalti adottato dall'azienda ferroviaria.

Sono personalmente contrario a ricorrere alla mano d'opera con l'intermediazione delle

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

imprese appaltatrici; tuttavia, alcuni servizi stagionali, o a carattere comunque saltuario, non possono essere convenientemente assicurati se non con il ricorso a questo sistema.

Esiste, perciò, un problema aperto alle critiche solamente per la parte che non rientra in questa specie di servizi. Le assunzioni di personale ferroviario, di cui ho già parlato, sono state in parte promosse dall'opportunità di riassorbire gradualmente la gestione diretta di taluni servizi, finora appaltati solamente per insufficienza di idoneo personale esecutivo dell'amministrazione.

Da un raffronto fra la situazione attuale e quella risultante nell'esercizio 1938-39 emerge che l'aumento subito dal quantitativo dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici è dell'ordine del 46 per cento.

Già nel 1938-39 questi lavoratori erano oltre 20 mila.

Pur con le suaccennate riassunzioni di servizi in gestione diretta, sussisterà un maggior quantitativo di unità appaltate per le stesse analoghe ragioni che giustificano gli aumenti del personale ferroviario.

La spesa complessiva riguardante i servizi in oggetto comprende anche i compensi corrisposti agli assuntori ferroviari, la cui consistenza è pressoché allo stesso livello prebellico (circa 12 mila unità), ma con un trattamento complessivo sensibilmente migliore di quello fruito nel 1938-39.

Spero che gli onorevoli colleghi vorranno darmi atto della costante cura con la quale il Ministero ha seguito la questione dei dipendenti delle ditte appaltatrici, nonché degli sforzi che sono stati fatti per limitare al minimo le inevitabili conseguenze della riassunzione in gestione diretta da parte dell'azienda di taluni servizi appaltati.

Con l'espletamento dei concorsi in atto, che pur consentiranno l'assunzione di quei nuovi dipendenti da ditte appaltatrici i quali siano riusciti vincitori dei concorsi stessi, il problema generale potrebbe presentare nuove difficoltà. Sono animato, per altro, dal desiderio di fare tutto il possibile perché, nell'ambito della vigente legislazione, siano evitate conseguenze dannose per gli interessati.

Ho perciò dato le opportune disposizioni perché sia studiato un piano particolare per l'assorbimento del maggior numero di dipendenti dalle ditte appaltatrici, ampliando il punteggio da assegnare per questo titolo; piano di assorbimento per il quale esistono i presupposti in relazione alle prossime vacanze.

L'onorevole Chiaramello ha lamentato, in proposito, un presunto sfruttamento di questi lavoratori. Debbo precisare al riguardo che l'amministrazione non si disinteressa di questi aspetti degli appalti; sono invece, previsti precisi obblighi contrattuali degli imprenditori di assicurare il trattamento contemplato dagli accordi sindacali; le eventuali contravvenzioni a tali obblighi, il cui accertamento è demandato all'Ispettorato del lavoro, sono severamente represses anche con la rescissione dei contratti di appalto.

Per quanto riguarda gli assuntori sono note le difficoltà, essendo state più volte rappresentate anche in questa sede nel passato, che ostacolano una loro sistemazione giuridica del tipo di quella prevista in alcune proposte di legge di iniziativa di onorevoli colleghi.

Tuttavia, l'azienda non è insensibile alle esigenze di questa categoria. Il problema previdenziale, al quale gli assuntori annettono giustamente grande importanza, è seguito attentamente, pur dopo le difficoltà incontrate dal progetto con il quale si intendeva assicurare tale trattamento attraverso l'Istituto nazionale di previdenza sociale. Si sta, infatti, studiando il modo migliore di giungere a concreti risultati attraverso altre forme.

Di recente, poi, è stato istaurato il sistema dei « sostituti ruotanti », sistema escogitato al fine di assicurare il godimento delle ferie e dei turni di riposo e che comporta per l'azienda un onere non indifferente.

Le pensioni per il personale ferroviario, gravano sul fondo pensioni e sussidi per 156 mila pensionati, con un onere di miliardi 52,5 che si riversa sulla gestione di esercizio delle ferrovie dello Stato, al netto dei contributi del personale e di altri introiti minori del fondo, per miliardi 48,8.

L'indice medio di rivalutazione delle pensioni ha raggiunto circa 55 volte il trattamento vigente nel 1938-39.

Però, come ho già detto per le spese del personale in servizio, deve considerarsi l'ulteriore spesa derivante dall'applicazione del recente provvedimento di conglobamento totale delle retribuzioni, che per l'esercizio 1956-57 graverà per circa 9 miliardi al netto dei maggiori contributi del personale.

Il suddetto coefficiente di rivalutazione delle pensioni salirà, quindi, a 69 volte.

Il Tesoro concorre in modo specifico all'onere delle pensioni con un contributo di 10 miliardi che, secondo i calcoli dell'amministrazione, era considerato nel 1954 inferiore di 5 miliardi alla somma occorrente

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

per reintegrare la parte dell'onere stesso non pertinente direttamente alla gestione aziendale.

Tenuto conto dell'ulteriore aumento della spesa dopo il 1954, il contributo specifico del Tesoro dovrebbe essere elevato a circa 20-21 miliardi e della maggiore somma di 11 miliardi, rispetto all'attuale contributo, dovrebbe essere correlativamente ridotto il disavanzo proprio della gestione ferroviaria.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'onere di 8 miliardi per spese generali di personale comprende per la somma preponderante i contributi previdenziali ed assistenziali, ad esclusione dell'onere delle pensioni di cui si è già parlato, e in minor misura altre spese concernenti il personale (vestiario uniforme, trattamento infortunistico, sussidi, ecc.). L'aumento di questi oneri è, rispetto al 1938-39, molto elevato, perché è stata accordata al personale l'assistenza sanitaria di cui non fruiva prima della guerra. Il coefficiente di rivalutazione in confronto al 1938-39 è, pertanto, di ben 130 volte, ed aumenterà ulteriormente per effetto del già ricordato provvedimento di conglobamento totale che comporta un nuovo onere aggiuntivo per queste spese di circa 2 miliardi, fino a circa 162 volte.

Le spese per i combustibili e l'energia elettrica per la trazione dei treni si sviluppano in diretta proporzione con l'evoluzione dei servizi.

L'azione finora svolta per realizzare concrete economie in questo settore, e che sarà proseguita secondo i programmi che ho enunciati anche nel mio discorso del 22 ottobre 1955, tende a ridurre i consumi unitari del carbone con appositi dispositivi economizzatori installati ed in corso di installazione sulle locomotive a vapore, a sostituire le locomotive a vapore di manovra con locomotive e automotori a nafta, ad introdurre in servizio il più largo numero di automotrici e di elettromotrici — che i piani finanziari di costruzione consentono di approvvigionare — in luogo dei treni con locomozione a vapore e di treni pesanti scarsamente frequentati.

L'azione si svolge anche nel settore degli approvvigionamenti di energia elettrica per assicurare gradualmente all'azienda una sufficiente autonomia con la produzione di centrali elettriche proprie o controllate.

Come ho enunciato anche in occasione del VI congresso dei trasporti, tenuto a Milano nel febbraio scorso, in questo programma va collocato, in primo piano, il rinnovamento ed il potenziamento della centrale elettrica ferroviaria di Morbegno, la cui iniziativa fu proposta dal compianto senatore Ezio Vanoni.

Concorre alla maggiore spesa iscritta nel bilancio per il titolo in esame, oltretutto lo sviluppo dei servizi, pari all'8 per cento circa, anche, ed in misura notevole (circa 2 miliardi), l'aumento del costo di carbone, solamente in parte compensato dai minori consumi.

In quanto alle spese per i materiali e per i lavori affidati all'industria (manutenzioni, rinnovamenti, ecc.), nonché le altre spese dei servizi, la nuova politica di approvvigionamento dei materiali, attuata in questi ultimi tempi su mie direttive dall'amministrazione ferroviaria, consentirà gradualmente di ridurre i costi di acquisto e di gestione, ricorrendo ai contratti aperti con consegne ripartite in coincidenza con le necessità dell'esercizio, e smobilitando le giacenze esistenti presso i magazzini, fino a riportarle nei limiti considerati sufficienti alla normale rotazione dei consumi.

I programmi delle manutenzioni e dei rinnovamenti sono adeguatamente finanziati con gli stanziamenti in esame e, come ho già detto, con aliquote dei fondi della « parte straordinaria » del bilancio per le quote di spesa ad essa pertinenti.

I programmi si attengono ai criteri enunciati anche nel mio già ricordato intervento al VI congresso dei trasporti e cioè di dare la precedenza alle linee ove la funzione ferroviaria è essenziale o di primissimo piano, in modo da consentire traffici sempre più intensi ed a velocità commerciali più elevate.

La manutenzione dei rotabili è ripartita fra le officine ferroviarie e le officine private. Saranno opportunamente analizzati i costi di produzione delle officine ferroviarie per compararli a quelli dell'industria privata, al fine di stabilire il definitivo orientamento per potenziare le officine che si dimostrino tecnicamente ed economicamente capaci di assicurare costi più convenienti, e di smobilitare le altre.

La spesa di 22 miliardi iscritta nel bilancio concerne le annualità di ammortamento per capitali ed interessi delle sovvenzioni onerose fornite dal Tesoro (ridotte al 30 giugno 1955 a miliardi 21,9), e dei vari mutui finora contratti dalle ferrovie dello

Stato con il Consorzio di credito per le opere pubbliche (che al 30 giugno 1955 risultavano in ammortamento per miliardi 156) e la prima rata di interessi sul prestito contratto con le ferrovie federali svizzere.

Questi oneri, mantenuti ad un livello relativamente basso, se si considera che il loro ammontare è solo 34 volte la corrispondente spesa sostenuta nell'esercizio 1938-39, non sono ancora bilanciati dal rendimento degli investimenti patrimoniali cui sono stati o saranno destinati i ricavi dei mutui per i quali già fin da ora il bilancio sopporta gli oneri.

Nei prossimi esercizi si manifesteranno sempre più efficacemente i risultati economici che hanno promosso gli investimenti e l'onere attuale sarà gradualmente compensato.

Debbo aggiungere che gli ammortamenti in esame comprendono anche le spese di ricostruzione che in passato vennero assunte direttamente a carico del Tesoro.

Per concludere l'esame dei principali aspetti del bilancio, desidero richiamare brevemente le direttive programmatiche degli investimenti, già ampiamente enunciate nel discorso del 22 ottobre scorso e riaffermate in occasione del VI congresso dei trasporti.

Sono fermamente deciso di seguire una politica di investimenti strettamente economica, evitando ogni spesa non strettamente indispensabile e, comunque, non giustificata da effettivi rendimenti economici.

Prego, quindi, gli onorevoli colleghi di formulare possibilmente richieste informate a questa politica di investimenti, pur assicurando che ogni segnalazione, intesa a migliorare la funzionalità dei servizi, sarà da me esaminata con la massima cura.

Ai programmi di investimenti enunciati nel mio discorso dell'ottobre scorso, e ricordati in occasione del VI congresso dei trasporti, e che sarebbe qui superfluo ripetere, aggiungo i seguenti:

1°) Ultima rata di 40 miliardi del programma di ammodernamento, elettrificazioni e completamento della ricostruzione della rete statale, noto col nome di « piano dei 160 miliardi », finanziato con il mutuo recentemente contratto con il Consorzio di credito per le opere pubbliche in applicazione della legge 9 novembre 1955, n. 1066.

Gli investimenti riguardano principalmente: i rafforzamenti dell'armamento, in occasione dei rinnovamenti, delle linee più trafficate, in modo da consentire maggiori velocità e possibilità di impiego di treni più pesanti, specialmente per quanto riguarda

il grande traffico merci; il potenziamento, anche con raddoppi, di alcune linee vitali; il completamento o la prosecuzione dei lavori inerenti ad alcune elettrificazioni (Bologna-Venezia, Milano-Padova, Messina-Catania); l'automatizzazione di impianti di segnalamento e di sicurezza dell'esercizio, la modernizzazione degli impianti telegrafonici e di illuminazione; e, specialmente, la costruzione di nuove carrozze, la trasformazione di quelle a cassa di legno in cassa metallica, l'aprestamento delle carrozze per la prossima riduzione delle classi viaggiatori, la dotazione di apparecchiature autonome di illuminazione delle carrozze e la costruzione di nuove automotrici e di carri merci normali e specializzati.

Nel quadro di questi investimenti deve essere considerato il ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Nizza, per la parte compresa nel territorio nazionale.

Poiché il ripristino non può essere realizzato senza il concorso delle ferrovie francesi, ho svolto con il massimo impegno l'azione intesa a portare a soluzione questo importante problema, che dal punto di vista tecnico e finanziario è stato impostato e definito dalla nostra amministrazione ferroviaria.

In particolare, è stata data assicurazione al governo francese che la nostra amministrazione è senz'altro disposta ad attuare i lavori che le competono e che il relativo finanziamento è stato predisposto. E soggiungo che in ogni circostanza l'amministrazione sosterrà, come ha sempre fatto, l'opportunità e la convenienza di ripristinare questo tronco ferroviario.

2°) Provvedimento legislativo in corso di preparazione, di prossima presentazione al Parlamento, che autorizza l'amministrazione ferroviaria a commettere subito all'industria privata la costruzione di nuovo materiale rotabile e di migliorare e trasformare quello esistente — non più economicamente e tecnicamente funzionale — per un ammontare complessivo di 50 miliardi.

In questo settore occorre fare uno sforzo decisivo per attuare le iniziative essenziali ad assicurare all'azienda nuovo traffico mediante: il miglioramento dei servizi viaggiatori e l'impiego di treni leggeri e veloci, anche sulle linee finora trascurate perché considerate a scarso traffico; la nuova dotazione di carri merci con caratteristiche tecniche più moderne e di minore costo di manutenzione, di carri specializzati per il trasporto di determinate merci il cui traffico è in continuo aumento tanto che l'azienda non è più in

grado, attualmente, di soddisfare le richieste degli utenti; l'aumento del parco di automotrici, oltre i quantitativi già considerati nei programmi d'impiego dei prestiti obbligazionari, e la nuova dotazione di locomotive di manovra a nafta in sostituzione di altrettante locomotive a vapore.

La spesa è coperta da finanziamento interno, senza oneri di interessi, con ammortamento ripartito in 5 anni a carico dei fondi per il rinnovamento del materiale rotabile, di normale dotazione dei bilanci di esercizio, con un aumento di qualche miliardo, che sarà riassorbito nei prossimi esercizi dal previsto incremento delle entrate o dalla riduzione delle spese derivanti dall'impiego di questi nuovi mezzi. Trattasi, in sostanza, di una anticipazione di impiego dei normali fondi per il rinnovamento del materiale rotabile, contenuti nello stanziamento commisurato al 5 per cento dei prodotti del traffico, stanziamento che verrà così riportato, con il provvedimento in esame, allo stesso livello raggiunto nel 1938-39.

In relazione a quanto è stato accennato da vari oratori circa la penuria di carri frigoriferi, faccio presente che la dotazione attuale del parco carri-frigoriferi è di circa 5.200 unità, con una disponibilità media di 450 carri da porre sotto carico giornalmente.

Nei mesi di punta tale media è risultata più o meno deficiente, di modo che per fare fronte in avvenire a tutte o quasi tutte le richieste, occorrerebbe poter disporre di un quantitativo di non meno 600 carri al giorno, e cioè possedere un parco non inferiore a 6.700 carri refrigeranti.

Intanto per supplire almeno parzialmente alla deficienza in atto, l'amministrazione ferroviaria ha adottato sin qui tutti i provvedimenti che rientravano nelle sue possibilità, riducendo, ad esempio, al minimo la percentuale di carri riparandi, disponendo una attiva sorveglianza per la buona utilizzazione dei carri disponibili, evitando soprattutto di destinarli a trasporti per i quali la refrigerazione o l'alto isolamento termico non sono strettamente indispensabili.

Inoltre ha elaborato un programma che prevede sia la costruzione di nuovi carri refrigeranti, sia l'adozione di altri provvedimenti, che possono riassumersi nei seguenti punti essenziali: 1°) costruzione di circa 500 carri refrigeranti di cui 250 già commissionati; 2°) effettuazione di prove sperimentali su trasporti brevi di ortofrutticoli, realizzati con carri ad isolamento ridottissimo; 3°) compilazione di un programma tecnico finanziario da

sottoporre poi all'attuazione degli enti interessati, per la creazione di un parco di carri frigoriferi privati.

La difficoltà maggiore per il potenziamento del parco deriva tuttavia, come è ovvio, oltre che dalla deficienza di fondi da destinare alla costruzione di carri refrigeranti, dalla esiguità delle tariffe (trasporto e soprattassa), che sono lontane dal coprire il costo del servizio. Ed è inevitabile che la possibilità di finanziare la costruzione dei nuovi carri, richiesta dagli stessi esportatori nell'interesse dei loro traffici, sia, nelle attuali condizioni, subordinata all'applicazione di modesti ritocchi tariffari.

Come ebbi ad accennare nel mio discorso del 25 ottobre 1955, l'azienda ferroviaria aveva assunto, nei passati esercizi, notevoli impegni per impellenti necessità connesse principalmente con il completamento della ricostruzione. Nel quadro della sistemazione di tutti i problemi ferroviari che attendevano una soluzione, ho risolto la questione con il concorso e la comprensione del tesoro e senza nessun onere per lo Stato, riducendo gli impegni non finanziati a poco più di un terzo di quelli inizialmente assunti, assicurando la copertura graduale della rimanenza, di circa 16 miliardi, in alcuni esercizi, con i normali fondi che affluiscono all'entrata della parte straordinaria e senza pregiudizio per l'esecuzione dei programmi di investimento patrimoniale.

Ebbi a trattare ampiamente, nel mio discorso a questa Assemblea del 25 ottobre scorso anno, il problema del ridimensionamento: parola, questa, che forse esprime un concetto più ampio di quanto sia quello a cui si vuole riferire lo specifico problema. Oggi che la questione del *deficit* ferroviario viene, a torto o a ragione, così sensibilizzata, la soppressione di tronchi a scarso traffico assume un rilievo particolare.

Se a giustificare l'esistenza di questi tronchi valgono ragioni politico-sociali, non possono ritenersi giustificate le perplessità, per non dire le opposizioni, che si manifestano quando si pone in dubbio l'utilità della conservazione di tali tronchi, laddove le esigenze politico-sociali possono essere ugualmente, anzi talvolta meglio, soddisfatte con altri sistemi tecnicamente più idonei, economicamente più redditizi e quindi meno onerosi, in definitiva, per la intera collettività.

Fermi perciò i concetti che ebbi già occasione di esprimere nello scorso anno, circa la necessità che ogni soppressione o sostituzione di ferrovia debba non solo evitare danni alle

popolazioni interessate ma arrecare, sotto determinati aspetti, dei vantaggi, anche per questa particolare questione consentitemi, onorevoli colleghi, di chiedere la comprensione di tutti per la nostra opera del risanamento del bilancio aziendale.

Già a Milano, al VI congresso dei trasporti, ebbi a richiamare le mie direttive in materia di ridimensionamento dei trasporti ferroviari, parlando dei programmi di sviluppo delle ferrovie e degli investimenti.

Stante il valore programmatico delle mie dichiarazioni, voglio ripeterle per rafforzare l'impegno preso in questo settore.

Dissi, allora, che dovevasi procedere all'attenuazione dei servizi nelle linee e nei settori ove la ferrovia non adempie a rilevanti funzioni economiche e le esigenze sociali, che ancora ne giustificano l'esistenza, possono essere soddisfatte dal mantenimento di servizi ridotti o leggeri e dallo sviluppo locale degli altri mezzi di trasporto. Ed aggiunsi che dovevasi considerare anche la possibilità di sostituire i servizi ferroviari con autotrasporti nelle linee a traffico notevolmente deficitario e le cui esigenze sociali possono essere efficacemente soddisfatte con i mezzi sostitutivi.

Tali direttive, che sto già attuando, partono da uno studio preliminare della situazione in atto nelle linee suddette e dalla possibilità che adeguati eventuali investimenti patrimoniali per l'ammodernamento degli impianti e dei mezzi di trasporto, similmente a quanto è stato fatto per le ferrovie concesse all'industria privata, consentano di ridurre i costi di esercizio e di richiamare sulle linee il traffico perduto e nuovo traffico, in modo da assicurare agli investimenti un adeguato rendimento economico e da stabilizzare su basi, sufficientemente convenienti, la gestione di queste linee.

Solamente quando gli studi così condotti escludano questa possibilità dovrà essere prospettato il problema delle cosiddette « linee sociali » e proporre non più nell'ambito ferroviario, ma in sede governativa, la decisione circa il loro mantenimento per fini extra-economici o la loro sostituzione con autotrasporti, che dovranno essere concessi in base alla legge del 1939 ed esercitati senza alcun contributo da parte dell'amministrazione ferroviaria.

Naturalmente i programmi di esercizio saranno stabiliti dall'autorità concedente per garantire alle popolazioni servizi quantitativamente non inferiori a quelli ferroviari, ma qualitativamente migliori.

Anche per le tariffe, pur tenendo debitamente conto degli effettivi costi di esercizio, sarà fatto ogni sforzo per salvaguardare le esigenze di carattere sociale mantenendo per gli abbonamenti degli operai, impiegati, insegnanti e studenti prezzi minimi di trasporto che non si discostino eccessivamente da quelli attualmente praticati dalle ferrovie dello Stato.

Il ministro del tesoro onorevole Medici ha, nei giorni scorsi, proprio in questa aula, riconosciuto l'esistenza del problema delle linee sociali ed ha testualmente qui dichiarato che « se per ragioni politiche o sociali che soltanto il Parlamento può giudicare, si stabilisce di mantenere in vita una linea ferroviaria passiva o di sostenere con sussidi una linea di navigazione deserta di passeggeri, lo si faccia pure, ma lo si dica con chiarezza e qui, affinché i contribuenti lo sappiano e possano giudicare ».

Non ho che da associarmi alle sagge parole dell'onorevole Medici, che portano un contributo di notevole chiarezza alla confusione di idee esistente su questo argomento.

Non sono ancora in grado di fare più concrete precisazioni circa il risultato degli studi avviati per l'analisi tecnico-economica delle varie linee e mi riservo quanto prima di informarvi.

Ogni allarmismo circa la soppressione delle linee ferroviarie è, quindi, prematuro e intendo dare assicurazione che nessuna decisione è stata ancora adottata in proposito.

Come ho già promesso, un cenno particolare merita la questione delle tariffe ferroviarie: la generalizzazione dell'abitudine del viaggiare e il conseguente maggiore uso del mezzo di trasporto in genere e di quello ferroviario in particolare, caratteristica del nostro tempo, e l'incidenza, seppure lieve, del costo del trasporto sul prezzo dei vari beni giustificano ampiamente il vasto interesse che in ogni settore si determina ogni qual volta si pone all'ordine del giorno la questione delle tariffe ferroviarie. Codesto interesse è senza dubbio più vivo in questi giorni per l'annunciata riduzione delle classi da tre a due.

Si tratta, come è stato più volte accennato, di un provvedimento da adottare in armonia alle decisioni concordate in sede internazionale del novembre 1953 in seno all'Unione internazionale delle ferrovie. Il provvedimento avrà inizio il 3 giugno prossimo venturo e, se pur non appare ingiustificata qualche perplessità manifestata da qualche parte, sono rilevanti i vantaggi che ne conseguiranno, sotto il profilo della sem-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

plificazione dei servizi tecnici e della conseguente riduzione delle spese di esercizio.

L'attuazione del provvedimento ha posto all'amministrazione notevoli problemi organizzativi, in fase di soluzione, sia sotto il punto di vista tecnico che di quello tariffario.

Di fronte a quest'ultimo problema i cui termini, in sostanza, sono di scelta tra i prezzi delle attuali tre classi, l'amministrazione intende regolarsi tenendo presente la necessità di evitare che dal provvedimento derivi sensibile perdita finanziaria: perdita finanziaria che si aggirerebbe sui 1.650 milioni se, aboliti i prezzi della attuale prima classe, si mantenessero invariati quelli delle due restanti classi.

Tenendo quindi presente che la futura classe superiore andrà progressivamente assumendo le caratteristiche dell'attuale prima classe, il problema sarà risolto con un moderato aumento, per la futura prima classe, degli attuali prezzi della seconda, mentre lievi ritocchi subiranno i prezzi dell'attuale terza classe. Sempre al fine di evitare oneri, potrà essere studiata la possibilità di istituire nuovi supplementi o aggiornare quelli esistenti per i servizi speciali, quali rapidi, carrozze letto, trasporti di lusso.

Circa i rilievi formulati nella materia concessionale tariffaria dall'onorevole Graziadei, assicuro nel modo più esplicito che la politica concessionale viene svolta unicamente per motivi di concorrenza all'attività camionistica — sempre in maggior sviluppo — e quindi per difesa del traffico merci della ferrovia.

Con estremo rigore vengono valutati i casi nei quali è necessario alle ferrovie intervenire rettificando i prezzi delle tariffe ordinarie ed i limiti economici entro i quali, caso per caso, deve essere contenuta la facilitazione di tariffa.

Le convenzioni sono state, nello scorso anno, in numero di 305 ed hanno interessato i più svariati settori del traffico e dell'attività economica: dal collettame, che costituisce oggetto dell'attività di piccoli spedizionieri, ai materiali da costruzione, al cemento, ai concimi, ai prodotti siderurgici, a quelli petroliferi, ecc.

Così come il traffico ferroviario è soggetto alla concorrenza camionistica in tutti i suoi settori, può dirsi che non vi sia branca dell'attività economica nella quale le ferrovie non abbiano avuto necessità di intervenire a difesa del loro traffico.

Nel più gran numero dei casi le convenzioni sono state stipulate con medi e piccoli

produttori; le convenzioni di modesto tonnellaggio sono anzi le più numerose.

Le ferrovie dello Stato hanno curato, in modo particolare, di stipulare convenzioni con associazioni di categoria costituite da numerosissimi piccoli esercenti e produttori, che fruiscono liberamente dei prezzi speciali di trasporto (convenzioni dei vini, dei negozianti di prodotti alimentari per grani e farine in arrivo a determinati mercati o in partenza da certe zone, ecc.).

Ma il problema tariffario va riguardato, naturalmente, anche da un punto di vista più generale e di maggiore rilievo, quale elemento strutturale del bilancio della entrata.

Già nel mio discorso a questa Assemblea, in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1955-56, enunciai i termini del problema generale delle tariffe: accennai allora alla situazione obiettiva dei trasporti con particolare riguardo alle interferenze dei vari mezzi, ai riflessi sull'economia generale. Sono tutti elementi, questi, che condizionano il problema ma che non possono essere determinanti in senso assoluto di una politica tariffaria.

Altri elementi, infatti, sono ugualmente o maggiormente rilevanti; primo fra tutti la necessità che nella determinazione del livello della economicità di gestione della azienda statale non si discenda al di sotto di un limite oltre il quale la gestione statale si rivelerebbe strumento di ingiustificata reversione di oneri da un settore all'altro. Non siamo, naturalmente, a questo punto: ma, quando si consideri la struttura di alcune tariffe particolari che pure incidono, in misura notevole, sul deficit ferroviario; quando si rifletta sull'andamento della curva di differenzialità che, oltre certe distanze, ha caratteristiche del tutto anormali, nessuna persona dotata del necessario senso di responsabilità e che abbia, perciò, il giusto senso della esigenza di comporre gli interessi particolari con quelli generali, può disconoscere la opportunità di attuare qualche iniziativa in questo settore.

Posso, comunque, assicurare il Parlamento che le varie esigenze saranno tenute presenti: operiamo non in astratto ma sul terreno concreto della realtà economica del paese, che non consente di trascurare nessun elemento della situazione.

E così, nel settore del trasporto delle persone, oltre agli adattamenti ai quali ho già accennato, in rapporto alla riduzione del numero delle classi, esclusa la opportunità di un aumento generale sulla base di una percentuale unica che dovrebbe essere fissata

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ad un elevato livello con conseguente contrazione di traffico, si potrà rettificare la curva della differenzialità per le tariffe di maggiore applicazione. Il provvedimento non potrà non apparire ispirato a moderazione quando si consideri che il criterio della differenzialità, oggi che è cessato il monopolio ferroviario, non avrebbe più ragione di esistere dal punto di vista strettamente tecnico economico, tanto che in molte altre reti europee (Germania, Francia, Gran Bretagna, ecc.) il criterio stesso non è più seguito, essendosi adottato l'altro della base costante.

Altri ritocchi potranno essere fatti su tariffe ridotte, diminuendo la percentuale di riduzione e su alcuni tipi di abbonamento particolarmente gravosi per l'amministrazione.

D'altra parte, in concomitanza con gli accennati provvedimenti tariffari, saranno predisposte varie misure per migliorare le tariffe turistiche.

In armonia a tale criterio si adotteranno provvidenze per i treni speciali, a richiesta degli utenti o a iniziativa dell'amministrazione; per i viaggi delle comitive, proporzionando le relative tariffe e la composizione dei gruppi alla situazione concorrenziale; e, infine, per i viaggi di comitive familiari, migliorandone la tariffa.

Confidiamo che tali provvedimenti, cui ho brevissimamente accennato, possano determinare l'incremento del traffico e favorire lo sviluppo del turismo sociale, secondo gli orientamenti affermatasi in questi ultimi tempi sia in Italia che all'estero.

È un risultato, questo, al quale teniamo moltissimo, convinti, come siamo, della nobile funzione di elevamento sociale, culturale e spirituale che ha oggi il mezzo di trasporto.

Nel settore delle merci, che è il più sensibile alle manovre tariffarie sia per la possibilità di determinare fughe di traffico verso altri mezzi di trasporto, sia per i più immediati riflessi sull'economia generale, si impone una ancora maggiore cautela.

Non è da sottovalutare, per altro, la occasione che dalla manovra tariffaria è offerta, di fare, cioè, un ulteriore passo in avanti sulla via della migliore ripartizione del traffico, tenuto anche conto della situazione del parco dei veicoli ferroviari; e, a prescindere da questo risultato, è da considerare, onorevoli colleghi, l'incidenza moderata che il costo del trasporto ha sul prezzo delle merci: incidenza che ogni provvedimento tariffario che sarà per essere adottato non potrà assolutamente trascurare. In questa affermazione vi è

l'assicurazione che non si opererà senza aver prima valutato i complessi aspetti delle varie questioni.

Ma se al Ministero si chiede una particolare comprensione — e di questa comprensione è prova il livello che possiamo definire politico dei prezzi attuali di trasporto su ferrovia — anche i settori interessati hanno il dovere di dimostrare la propria comprensione verso quelle che sono le insopprimibili esigenze di una qualunque azienda e che mi sembra inutile quindi elencare. Consentitemi dunque, onorevoli colleghi, di rivolgere un appassionato invito a tutti coloro che si interessano dei problemi del settore perché voghano, nel chiedere agevolazioni o esenzioni, tenere presenti queste esigenze che sono, poi, le esigenze del pubblico interesse: essendo il bilancio dell'azienda ferroviaria statale un elemento dei più notevoli del bilancio generale dello Stato e, quindi, strettamente connesso al pubblico interesse.

Del resto, da un raffronto con le tariffe delle ferrovie estere, emerge chiaramente che le tariffe ferroviarie italiane sono di gran lunga inferiori a quelle in vigore in Austria, nel Belgio, nella Francia, in Germania, in Inghilterra, nella Svizzera, in Ungheria, per non citare altre nazioni.

Una migliore definizione della curva di differenzialità; una sistemazione di tariffe che gravi particolarmente la scarsa utilizzazione del materiale da carico, l'abolizione di tariffe adottate in via provvisoria, onde attuare una indilazionabile perequazione tariffaria, possono essere i criteri cui dovranno essere ispirati i provvedimenti tariffari allo studio, resi necessari dall'esigenza di rivalutare in una certa misura le entrate.

Come vi è noto, onorevoli colleghi, non è stato possibile emanare, in virtù della legge delega 20 dicembre 1954, n. 1118, i provvedimenti relativi alla riforma dell'amministrazione ferroviaria, compresi i provvedimenti concernenti il personale e il relativo trattamento di competenze accessorie.

I provvedimenti quindi saranno presentati al Parlamento per essere approvati come leggi formali: si tratta, come è noto, di atti molto complessi che attualmente sono in fase di avanzata preparazione; gli schemi già predisposti sono stati sottoposti a nuova accurata revisione per tenere conto dei principi generali accolti nei provvedimenti emanati in base alla legge delega.

Devo un particolare ringraziamento all'onorevole Riccardo Lombardi per aver delineato con grande efficacia la difficoltà e la

complessità dei problemi connessi con la riforma della struttura aziendale, nonché del nuovo stato giuridico ed economico del personale comprendente i quadri di classificazione e le competenze accessorie.

Devo convenire con l'onorevole Lombardi che la contemporanea scadenza di tante e così gravi pendenze ha reso e rende estremamente difficile il mio compito. Mi auguro di portarlo a termine felicemente ma in nessun caso potrà dirsi che io lo abbia sottovalutato.

L'onorevole Lombardi ha ravvisato l'esistenza di una intima connessione fra questi problemi di riforma strutturale e quelli più vasti attinenti al coordinamento di tutti i sistemi di trasporto e specialmente, come si suol dire, fra strada e rotaia e mi ha invitato in un certo senso a prendere posizione.

Non ho difficoltà a rispondere richiamandomi a quanto ho detto in proposito, avanti alla Camera, nel mio discorso programmatico del 25 ottobre scorso.

È chiaro, secondo il mio pensiero, che l'organo della pubblica amministrazione, chiamato ad attuare il coordinamento fra strada e rotaia, deve avere in sé la possibilità direttiva e deliberativa dei due settori.

In particolare, per quanto riguarda la riforma dell'azienda, trattandosi di materia in corso di revisione, non posso fare anticipazioni circa la soluzione concreta delle singole questioni.

Non ho tuttavia difficoltà a indicare i criteri che considero fondamentali circa il contenuto della riforma, e cioè: maggiore autonomia strutturale e funzionale a questo organismo chiamato ad operare in un settore industriale di vitale importanza per il paese, secondo gli orientamenti emersi in tutti gli studi compiuti dalle commissioni di specialisti che, dal 1914 (commissione Chimirri) ad oggi (commissione Berruti) si sono occupate del problema. Non si può improvvisare, in questa materia come in nessun'altra, a rischio di arrecare gravi danni in tutto il delicato meccanismo. Né l'azienda ferroviaria può assolutamente essere riguardata alla stregua di altre aziende le quali, per la diversità dei servizi o dei beni prodotti, per il regime diverso in cui operano, sono suscettibili di una organizzazione più vincolata e più informata a criteri statuali.

I progetti per la riforma dello stato giuridico del personale, dei quadri di classificazione, e delle competenze accessorie saranno parimenti presentati al Parlamento, che potrà valutare appieno i vari aspetti dei problemi.

Una maggiore comprensione delle esigenze del personale, un sistema di maggiori garanzie, la determinazione di criteri obiettivi per l'operato dell'amministrazione sono i principi cui i progetti si ispirano. Nel nuovo schema di stato giuridico sarà pure affrontato il problema della eventuale elevazione dei limiti di età per talune categorie del personale: la questione sarà portata al Parlamento con tutti gli elementi di giudizio idonei alla valutazione di questo delicato problema. Ho chiesto sui vari problemi la leale collaborazione delle organizzazioni sindacali, le cui istanze e le cui richieste, che speriamo contenute nei limiti imposti dalla visione più ampia di una sana organizzazione e dell'interesse generale, saranno tenute nella massima considerazione.

Insieme alla riforma legislativa sono stati predisposti o saranno predisposti anche altri provvedimenti che, non necessitando della sanzione legislativa, saranno attuati con la opportuna gradualità. Confidiamo che tali provvedimenti, come l'ordinamento dei servizi e la revisione degli organici, si riveleranno ottimi strumenti di una nuova, più snella, più semplificata e più moderna organizzazione aziendale.

Mi è stato rivolto l'invito, da parte dell'onorevole Graziadei, ad una maggiore sensibilità verso l'esigenza di colloqui con il personale; ma forse, l'onorevole Graziadei non sa — e di questo possono essere buoni testimoni gli organizzatori sindacali — che i contatti del mio ministero con le organizzazioni del personale sono continui, quasi quotidiani.

È questo il migliore riconoscimento della importanza che io annetto all'ordinamento sindacale ed ai rapporti con il personale.

Ricordo che in occasione della discussione sul bilancio per l'esercizio 1955-56 moltissime furono le richieste che formarono oggetto di ordini del giorno. Promisi, allora, ogni impegno, nei limiti del possibile, per la realizzazione di quanto veniva rappresentato.

Non tutte le richieste si prestavano ad una realizzazione immediata. La necessità di procedere con gradualità, operando una oculata selezione tra le varie richieste è imposta ovviamente da ragioni finanziarie e dalla intrinseca natura dei problemi che si presentano con diverso grado di urgenza.

Tuttavia, laddove esisteva la possibilità di soddisfare le istanze rappresentate dagli onorevoli colleghi, ho dato le opportune istruzioni. Così, per il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie della Riviera ro-

magnola (ordini del giorno La Malfa-Macrelli) verrà attuata, con il nuovo orario generale, la sostituzione con automotrici nel periodo estivo di due coppie di treni a vapore fra Ferrara e Ravenna, con prolungamento di una di esse durante l'inverno anche per la tratta Ravenna-Rimini; sarà inoltre istituita una coppia di treni estivi direttissimi con elettromotrici fra Bologna e Ancona, con coincidenza a Bologna da e per Milano, Venezia e Trieste; per l'ampliamento degli impianti di Cesena (ordine del giorno Macrelli) è in corso l'approvazione della proposta per l'impianto di un nuovo binario di scalo della capacità di venti carri, mentre è allo studio una successiva fase di lavoro di ampliamento; per il miglioramento della rete sarda (ordine del giorno Pintus) sono in corso di esecuzione o saranno iniziati lavori di rinnovamento per un rilevante numero di chilometri di binari, mentre saranno eseguite, con il ricavato del quarto prestito con il Consorzio di credito opere pubbliche, altre rilevanti opere; per il potenziamento della Battipaglia-Reggio Calabria (ordine del giorno Musolino) i lavori procedono secondo il programma già stabilito; i lavori per la elettrificazione della Bari-Foggia (ordine del giorno Caccuri-De Capua) sono in avanzata fase di esecuzione, per cui l'attivazione della trazione elettrica potrà avvenire entro il corrente anno; la ricostruzione della Faentina (ordine del giorno Vedovato) prosegue gradualmente in conformità agli stanziamenti predisposti e per il mese di giugno prossimo venturo si spera di riattivare la tratta Borgo San Lorenzo-Crispino, mentre successivamente sarà riattivato il tronco Crispino-Marradi. Per le comunicazioni per la Valle d'Aosta (ordini del giorno Malagugini, Farinet ed altri) saranno apportati con il nuovo orario, miglioramenti, tra i quali una nuova coppia di automotrici tra Torino ed Aosta.

Sono così state soddisfatte, nei limiti del possibile, le istanze che il Parlamento ha raccolto ed ha autorevolmente rappresentato.

Tratterò ora brevemente di alcune questioni di carattere particolare segnalate dagli onorevoli colleghi nei loro interventi: all'onorevole Bardanzellu faccio presente che per il miglioramento degli impianti della rete ferroviaria dello Stato del compartimento di Cagliari risultano stanziati, negli ultimi esercizi, i seguenti fondi: a) fondi diversi del bilancio, milioni 428; b) fondi del 1° prestito C. C. O. P., milioni 1.671; c) fondi del 2° prestito C. C. O. P., milioni 119; d) fondi

del 3° prestito C. C. O. P., milioni 265; totale, milioni 2.483.

Detti fondi, che non riguardano i normali lavori di manutenzione degli impianti, sono in gran parte già impegnati per opere testè ultimate od in via di esecuzione; per il rimanente, interessano appalti di prossimo inizio.

I suddetti lavori riguardano rinnovamenti di binario, sistemazione di fabbricati e di piazzali di stazione, costruzione di nuovi manufatti, miglioramento e sicurezza, ammodernamento di case cantoniere, costruzioni di nuovi alloggi per il personale ferroviario e potenziamento dei depositi e delle officine trazione.

Per quanto concerne, poi, il parco rotabili, annualmente viene effettuato il trasporto dal continente all'isola di nuovo materiale in sostituzione di quello da sottoporre a riparazione.

Per il prossimo futuro l'amministrazione delle ferrovie dello Stato conta di poter finanziare un notevole gruppo di nuovi lavori agli impianti fissi mercè l'utilizzazione del ricavato del 4° prestito C. C. O. P. Fra questi lavori sono comprese alcune opere dirette al potenziamento delle officine trazione di Cagliari onde rendere la Sardegna autosufficiente nel campo delle riparazioni del materiale rotabile.

Ho, poi, esaminato con particolare attenzione, in concorso con la Cassa per il Mezzogiorno, il problema dei collegamenti con la Sardegna. In base ad accurati studi è stata acclarata la possibilità tecnica di effettuare un servizio continuativo tra la Sardegna ed il continente per mezzo di navi traghetto.

Tale servizio, con l'impiego di carri refrigeranti, potrà permettere in avvenire di trovare sbocchi adeguati, sui più lontani mercati, alla crescente produzione di derrate deperibili, che gli investimenti in atto per la Sardegna fanno prevedere a non lontana scadenza.

Circa i servizi ferroviari delle Puglie, cui particolarmente si è riferito l'onorevole Priore, osservo che la velocità dei treni viaggiatori sulla tratta Bari-Taranto è in relazione a quella ammessa dalle condizioni della linea ed ai vincoli di circolazione per il semplice binario esistente sulla linea stessa.

La percorrenza di 3 ore e 30 minuti rappresenta comunque un massimo raggiunto soltanto da un treno con caratteristiche di comunicazione prettamente locale e col laborioso servizio in tutte le stazioni. I treni diretti, direttissimi e rapidi impiegano infatti un tempo notevolmente inferiore, con per-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

correnze che vanno, fra Bari e Taranto, da 1 ora e 47 minuti a 2 ore e 44 minuti.

Con il nuovo orario generale che andrà in vigore il 3 giugno prossimo venturo verrà comunque accelerato il collegamento notturno, con carrozze dirette, da Reggio Calabria Marittima e Messina per Bari, trasformando in diretto l'attuale accelerato 2824 Taranto-Bari, con il quale circolano le carrozze in questione, con un guadagno, in detta tratta, di circa 30 minuti.

Per quanto riguarda le locomotive Diesel destinate a prestare servizio su quelle linee dell'Italia meridionale delle quali non si prevede l'elettrificazione, informo che un primo lotto di 25 unità è attualmente in costruzione.

Con lo stesso orario del 3 giugno prossimo venturo, verrà inoltre istituita una seconda coppia di treni rapidi con automotrici fra Napoli e Taranto; con partenza da Napoli il mattino e da Taranto il pomeriggio allo scopo appunto di migliorare le relazioni ferroviarie fra quelle due città, come auspicato.

Posso dire all'onorevole Di Giacomo ed all'onorevole Sammartino che i lavori di ricostruzione della linea Sulmona-Carpinone-Vairano, tuttora interrotta sul tratto Castel di Sangro-Carpinone, procedono gradualmente in relazione agli stanziamenti disponibili.

La ricostruzione delle opere d'arte del tratto Carovilli-Carpinone interrotta per ragioni stagionali, è stata ripresa il giorno 15 marzo ultimo scorso.

Nel tratto Castel di Sangro-Carovilli sono già stati ultimati i fabbricati, mentre devono ancora essere eseguite le opere d'arte del tratto stesso come quello per l'armamento dell'intero tratto Castel di Sangro-Carpinone (*Interruzione del deputato Di Giacomo*) per una spesa di 800 milioni.

Tengo a confermare quanto ho già dichiarato in occasione della riattivazione dell'esercizio del tronco Roccaraso-Castel di Sangro, e cioè che questi lavori saranno al più presto eseguiti e che sarà mia cura reperire i fondi necessari. Trattasi, invero, di una via di comunicazione indispensabile, perché in questo territorio montuoso ed impervio per parecchi mesi dell'anno non potrebbero circolare regolarmente servizi gestiti con automezzi.

Le vie di comunicazione ferroviarie sono, qui, pertanto, imposte da esigenze di ordine sociale, a prescindere da ogni altra considerazione, ed io reputo mio dovere tranquillizzare

in proposito le laboriose e brave popolazioni molisane e abruzzesi.

Di particolare interesse è la questione prospettata dall'onorevole Colleoni. Effettivamente la circolazione dei treni fra Treviglio e Milano è al limite della potenzialità della linea.

Su detto tronco sono instradati i treni provenienti da Bergamo, Brescia e Crema.

Non è possibile intensificare la circolazione stessa senza compromettere la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

I treni sono già alla composizione massima.

In questo settore altri provvedimenti intesi a migliorare sensibilmente le condizioni del viaggio degli operai non sono praticamente realizzabili.

Si è provveduto entro limiti determinati con la intensificazione di servizi automobilistici ad integrazione di quelli ferroviari.

Ma la situazione impone provvedimenti di più largo respiro.

Quelli finora attuati che hanno di già migliorato la situazione preesistente sono i seguenti:

1°) elettrificazione della Milano-Verona-Venezia, già ultimata sulla tratta Milano-Treviglio, con una spesa di 1.250 milioni, ed in corso sulla rimanente parte. Il tronco Padova-Venezia sarà inaugurato il 22 corrente, il tronco Treviglio-Verona sarà inaugurato, salvo imprevisti, alla fine del 1956; mentre il tronco intermedio Verona-Padova sarà inaugurato verso la fine del primo semestre del 1957;

2°) elettrificazione della Bergamo-Treviglio, ultimata nell'ottobre 1954, con una spesa di 750 milioni;

3°) raddoppio del tronco Usmate-Monza comune agli itinerari per Lecco e per Bergamo, con una spesa di 250 milioni;

4°) sono in corso o di prossimo inizio i seguenti lavori di potenziamento del tronco Treviglio-Milano: a) costruzione di due posti di blocco semiautomatico, con una spesa di 25 milioni; b) costruzione degli apparati centrali elettrici nelle stazioni di Treviglio, Melzo, Cassano d'Adda, Pioltello, con una spesa globale di 200 milioni circa; c) costruzione di sottopassaggi, pensiline ed accessi diretti in talune stazioni intermedie con una spesa globale di milioni 100 circa;

5°) sono previsti i sottindicati lavori di ulteriore potenziamento della tratta Milano-Treviglio, per successive fasi in relazione ai presunti incrementi del traffico sulla stessa linea: a) impianto del blocco automatico per sezioni ridotte fra Pioltello e Treviglio, con una spesa presunta di 300 milioni; b) quadru-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

plicamento del binario, quando i provvedimenti sopra citati si addimostrassero inadeguati, con una spesa presunta di 5.000 milioni limitando il provvedimento da Treviglio e Pioltello oppure con una spesa di 11.000 milioni estendendo il quadruplicamento sino a Milano Lambrate e Porta Vittoria;

6°) ripristino del raddoppio del binario Bergamo-Treviglio con una spesa presunta di 1.100 milioni.

Sarà mia cura risolvere questo problema. Qui non si tratta di reperire il traffico: il traffico c'è. Si tratta di attuare il servizio in modo rispondente alle esigenze dei viaggiatori ed alla loro sicurezza; ma soprattutto di alleviare il disagio di questi operai che, come ha rilevato l'onorevole Colleoni, certe volte debbono impiegare otto ore al giorno per raggiungere il luogo di lavoro e per tornare a casa.

L'onorevole Concas, nel suo interessante intervento, ha anche specificamente trattato diverse questioni che riguardano l'Istituto nazionale dei trasporti e la questione de « La Provvida ». Posso assicurarlo che esaminerò con ogni attenzione le sue dichiarazioni.

Frattanto, per quanto concerne i rilievi fatti sul funzionamento della Provvida, devo dichiarare che tale organismo non merita le critiche, in verità molto generiche, fatte da qualche parte.

La Provvida svolge la sua opera assistenziale in tutti i compartimenti ferroviari d'Italia attraverso 326 spacci viveri, 22 spacci tessili e 12 carri distributori per il personale di linea che vive lontano dai centri abitati.

La crescente soddisfazione degli acquirenti in ordine alla qualità dei generi ed al conveniente prezzo rispetto a quello corrente sul libero mercato delle relative località è confortata dal fatto che nell'ultimo quinquennio gli incassi hanno segnato un incremento del cento per cento, raggiungendo nel 1955 l'importo di oltre otto miliardi.

Per il 1956 si prevede che gli incassi si aggireranno sui dieci miliardi.

Assicuro che, in atto, in nessun impianto centrale o periferico esistono vecchie rimanenze né generi avariati o comunque inestabili per qualsiasi titolo.

I servizi di fatica e quelli di distribuzione negli spacci sono stati appaltati con regolari contratti assolvendo così, anche sotto questo aspetto, la funzione sociale del maggiore assorbimento possibile di mano d'opera che altrimenti sarebbe disoccupata.

La funzione calmieratrice a carattere nazionale assolto dalla Provvida da oltre un

trentennio non può essere assolta da altri enti similari o cooperativistici, non reggendo al confronto la sua imponente attrezzatura tecnica e commerciale né la sua consistenza economico-finanziaria.

Devo per altro aggiungere che, pur essendo la Provvida considerata come uno dei servizi dell'amministrazione ferroviaria, nella gestione il capo dell'ufficio centrale è affiancato da una giunta esecutiva e da un comitato del quale fanno parte anche i rappresentanti del personale e che è presieduto, per mia delega, dal sottosegretario onorevole Mannironi il quale segue da vicino l'andamento della gestione, offrendo, in tal modo, la migliore garanzia per l'amministrazione e per i ferrovieri.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mia esposizione ha voluto essere non soltanto un atto di ossequio formale ad una norma costituzionale; essa ha inteso, altresì, indicare gli orientamenti e le direttive della futura politica dei trasporti terrestri e perseguire il perfezionamento con il sussidio ed il conforto delle vostre osservazioni.

Il mio è stato un linguaggio schematico, materiato di dati e di cifre: ma io penso che sia proprio questo il linguaggio appropriato alla interpretazione tecnica ed economica degli elementi che caratterizzano il settore dei trasporti, settore, che, per altro, è animato e potenziato dallo sforzo tenace e dalla passione ardente di tutti coloro che, dai più alti dirigenti ai più modesti lavoratori, vi dedicano la loro attività col proposito di sempre meglio operare nell'interesse superiore del paese.

Questo attaccamento al servizio, questa coscienza di soddisfare ad una delle più essenziali esigenze pubbliche, sono stati messi in particolare evidenza in occasione delle avversità atmosferiche che in questo inverno durissimo hanno tormentato il nostro paese. *(Vivi applausi al centro).*

Il Presidente della Repubblica ha voluto, di persona, darmi atto del suo profondo apprezzamento per questi lavoratori e per la loro attività che ha incontrato il più vivo compiacimento del Sommo Pontefice per il tempestivo inoltro alle popolazioni dei soccorsi della Commissione pontificia di assistenza.

Permettetemi di chiudere il mio discorso mandando un ringraziamento ai mie collaboratori, dai sottosegretari Mannironi ed Ariosto, al personale tutto, che dà costanti prove del suo zelo, del suo spirito di sacrificio, per il raggiungimento di mete sempre più alte.

Con questo augurio chiedo a voi, onorevoli colleghi, di accompagnare, approvandolo,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

il programma dell'opera che, nel nuovo esercizio, l'amministrazione dei trasporti si accinge a compiere con rinnovato fervore. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno.

Di quelli Cavallari Vincenzo, Macrelli, Concetti, Cappugi, Calasso, Amendola Pietro, Zanibelli, Bigiandi, Caiati, Alessandrini, Musolino, Borsellino, Tognoni, Franceschini Giorgio, Biasutti, Raffaelli e Di Paolantonio è già stata data lettura nel corso di questa seduta.

Si dia lettura degli altri ordini del giorno presentati.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

La Camera,

considerata la grave insufficienza della rete ferroviaria calabrese e la necessità di completarla e migliorarla, ai fini dell'effettivo progresso delle regioni del sud, e del loro sviluppo;

considerata altresì l'opportunità di agevolazioni tariffarie per alcuni prodotti di quella regione, in crisi per la rilevante incidenza dell'attuale costo dei trasporti,

fa voti

perché il Governo provveda:

1°) ad affrettare l'esecuzione della rettificazione della linea ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari, secondo il progetto già approvato;

2°) alla trasformazione a scartamento ordinario della linea Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese;

3°) al completamento della linea silana Cosenza-Crotone, mercé l'esecuzione della tratta mancante San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro;

4°) ad includere nel programma di elettrificazione la linea ionica Reggio Calabria-Taranto e le trasversali Paola-Cosenza-Sibari, e Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Marina,

5°) a concedere agevolazioni tariffarie per il legname da lavoro, della legna da ardere e del carbone vegetale per il trasporto dal sud verso il nord, dei luoghi di produzione ai mercati di consumo.

SENSI.

La Camera,

rilevato che fin dal 1938 dopo il completamento della elettrificazione della linea ferroviaria Orte-Ancona, venne disposta dalla direzione generale delle ferrovie la elettrificazione del tronco Terontola-Foligno che unisce le due dorsali Firenze-Roma ed Ancona-Orte:

considerato che la mancata elettrificazione di tale tronco ferroviario Terontola-Foligno che collega il centro dell'Umbria ai due importanti nodi anzidetti, ha ancora aggravato la situazione di disagio già preesistente nei servizi ferroviari della regione umbra;

rilevato che tale stato di carenza dei servizi ferroviari ha delle gravi ripercussioni sulla economia della regione e specialmente delle zone del lago Trasimeno, del perugino e dell'assiano,

atteso che con la elettrificazione della Terontola-Foligno potranno realizzarsi le tanto auspiccate comunicazioni dirette di Perugia ed Assisi con Roma e Firenze, e quindi con gli altri importanti centri umbri di Spoleto, Terni e Narni,

invita il Governo

affinché esamini e realizzi nel più breve tempo la auspicata elettrificazione della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola venendo incontro ad una legittima aspettativa delle popolazioni umbre.

ANGELUCCI MARIO, BERARDI, FARINI, FORA.

La Camera,

considerata la necessità di incrementare al massimo possibile le esportazioni ortofrutticole della Calabria e della Sicilia nel nord Italia e nei mercati europei, e di sviluppare il movimento turistico verso le suddette regioni;

considerato altresì che le ferrovie normali e secondarie nell'interno della Calabria e della Sicilia, risultano inadeguate alle esigenze di quelle popolazioni,

invita il Governo:

1°) a porre nel programma delle concrete provvidenze per la rinascita del Mezzogiorno un piano per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie che contempri il raddoppio dei binari nei tratti Battipaglia-Reggio Calabria; Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa, e la elettrificazione delle suddette linee dove essa manchi;

2°) a dare opportune disposizioni ai competenti organi territoriali perché:

a) consentano, anche in deroga a vigenti disposizioni limitative, che le autolinee in esercizio nelle suddette regioni effettuino trasporto di passeggeri in tutte le località situate sui rispettivi percorsi, ancorché servite da ferrovia;

b) non si oppongano alla concessione di esercizio di nuove autolinee per trasporto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

di persone di lunghezza non superiore ai 200 chilometri, anche quando esse abbiano tratti di percorrenza comuni con le ferrovie.

CUTTITTA.

La Camera,

considerata la necessità di esprimersi sovraneamente sulla convenienza o meno di sostituire tratti di linea ferroviaria con le autolinee;

che tale necessità si impone specialmente nel caso del progettato smantellamento della linea ferroviaria statale Sparanise-Formia,

impegna il Governo

a non adottare alcun provvedimento del genere senza il previo consenso del Parlamento e particolarmente per il cennato tratto Sparanise-Formia.

NAPOLITANO GIORGIO.

La Camera,

considerati i criteri cui si ispira la legge 2 agosto 1952, n. 1221;

ravvisata la necessità di alcune norme integrative,

impegna il Governo

a stabilire con disegno di legge — quando determini l'abolizione di una linea ferrotramviaria — l'eventuale entità dei lavori da compiere nell'arteria stradale parallela per mettere questa, qualunque ente pubblico ne sia il proprietario, in condizioni di smaltire, senza inceppamenti e senza pericolo, l'intero traffico, che, a ferrovia abolita, si incanalerà nell'arteria stradale in questione; a determinarne la spesa, ad indicarne la copertura.

RIVA, CORONA GIACOMO, DAZZI.

La Camera,

considerata la necessità di addivenire con la massima urgenza all'indispensabile riordinamento ed assestamento del settore dell'autotrasporto di merci,

invita il ministro:

a) a normalizzare l'autotrasporto di merci attraverso l'emanazione di più razionali disposizioni in materia e la pronta riforma della legge 20 giugno 1935, n. 1349;

b) ad adottare i provvedimenti più idonei per concretare nel migliore dei modi una proficua collaborazione fra strada e rotaia, al fine di realizzare una maggiore economia nei servizi;

c) al definitivo assetto dei servizi burocratici che riguardano l'autotrasporto di mer-

ci, con l'emanazione di provvedimenti formali intesi in particolare a determinare esattamente la natura e l'entità delle funzioni svolte dall'Ente autotrasporti merci per conto della pubblica amministrazione.

CORONA GIACOMO, RIVA, DAZZI.

La Camera,

considerata la improrogabile necessità di provvedere, nell'interesse della economia pugliese gravemente turbata da periodiche calamità, al ristabilimento dei mezzi di trasporto nell'ampia e popolosa zona del Gargano,

invita il Governo

a disporre, con la immediata presentazione al Parlamento di apposito disegno di legge, il finanziamento necessario alla esecuzione del progetto, già approvato dai competenti organi tecnici della pubblica amministrazione, per l'urgente inizio dei lavori di ripristino della ferrovia Garganica in concessione, interrotta per un tratto di pochi chilometri dalle alluvioni dell'autunno 1955.

PETRILLI, DE MEO.

La Camera,

discutendosi il bilancio dei trasporti,

impegna il Governo

a portare sollecitamente a compimento la ricostruzione della ferrovia Avezzano-Sora per ovvie e imprescindibili ragioni sociali ed economiche.

FABRIANI.

La Camera,

ritenuto l'Ente autotrasporto merci (E.A.M.) servizio di pubblico interesse e di imponente mole, di cui lo Stato non può disinteressarsi, ma dovrebbe, invece, provvedere adeguatamente alle sue necessità, attraverso la stretta collaborazione della pubblica amministrazione con i rappresentanti degli stessi operatori;

considerata la opportunità e la convenienza di demandare al detto ente tutte quelle funzioni di carattere pubblico allo stesso inerenti,

fa voti

perché siano unificati nell'E.A.M. i servizi che riguardano l'autotrasporto merci, venendosi, così, a realizzare una enorme economia e la premessa per un regolare andamento dello specifico settore.

MARZANO.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

La Camera,

constatando la insufficienza delle comunicazioni ferroviarie nella regione abruzzese e facendosi eco delle preoccupazioni sorte specialmente nelle popolazioni del teramano per la minacciata riduzione dei servizi ferroviari;

considerando che spesso la passività di alcune linee è dovuta, oltre che all'arretratezza dei servizi, anche e sopra tutto alla concorrenza delle autolinee le quali, come nel caso dell'I.N.T. per il tratto Pescara-Teramo, con troppa accondiscendenza degli organi ministeriali hanno ottenuto corse con orari identici a quelli della ferrovia;

considerando inoltre come il problema della nuova stazione di Pescara trascenda l'importanza di un problema di carattere locale, per assumere importanza ed interesse nazionali, comportando innegabili legami con tutte le comunicazioni della linea adriatica e delle linee interne;

rilevando infine come le comunicazioni transappenniniche al centro della penisola, oggi assolutamente inadeguate alle necessità di movimento passeggeri e merci, possano e debbano trovare una nuova via con la costruzione dell'auspicata linea ferroviaria Teramo-L'Aquila-Roma, che rivestirebbe grandissima importanza ai fini commerciali e strategici e costituirebbe la più breve linea di comunicazione fra l'Adriatico ed il Tirreno,

invita il Governo

1°) a tranquillizzare le popolazioni del teramano assicurando la conservazione ed il miglioramento dei servizi ferroviari sul tratto Teramo-Giulianova, tutelando la ferrovia dalla concorrenza delle autolinee con una opportuna revisione degli orari delle varie corse fra Pescara e Teramo,

2°) ad affrontare decisamente e radicalmente il problema della nuova stazione di Pescara, prima che si completi la elettrificazione della linea adriatica;

3°) a porre allo studio — di concerto fra i due Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici — la possibilità di nuove e più brevi comunicazioni ferroviarie transappenniniche a nord del Gran Sasso.

SORGI.

La Camera,

considerata la necessità di eliminare i passaggi a livello che, in gran numero, attraversano ancora le ferrovie dello Stato e quelle secondarie;

considerato il notevole intralcio frapposto alla viabilità stradale,

invita il Governo

a facilitare la costruzione di cavalcavie per abolire detti passaggi e ad eliminare le difficoltà di ordine burocratico frapposte dalle ferrovie dello Stato con indennizzi che incidano fortemente sul costo delle opere e lo

impegna

ad affrontare ed avviare a soluzione il problema dell'eliminazione dei passaggi a livello ed in special modo per quanto riguarda la città di Brindisi.

PRIORE.

La Camera,

considerato che la sostituzione di tratti di linea ferroviaria con autolinee è problema di tale portata da non consentire decisioni unilaterali o dall'alto, e che anzi debba necessariamente il Parlamento pronunziarsi in merito;

ritenuto che la progettata soppressione della linea ferroviaria statale Campobasso-Isernia-Vairano — tratto vitale per le comunicazioni con Roma e Napoli — pregiudicherebbe oltremodo la già critica, arretrata situazione del Molise,

invita il ministro dei trasporti

a fugare il dubbio, insorto legittimamente fra le popolazioni della regione, circa l'esattezza degli affidamenti dati in questi giorni, che cioè « nessun provvedimento di soppressione è in corso attualmente » e che in conseguenza non verrà preso nemmeno in seguito;

ed impegna il Governo

a non adottare comunque alcun provvedimento del genere senza che ne sia investito sovranamente il Parlamento.

AMICONI.

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

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'onorevole Calasso mi chiede di intervenire nella questione dei passaggi a livello della linea delle ferrovie del Sud-Est. Ho già dato incarico ai servizi di esaminare il problema, anche per vedere se sia il caso di poter realizzare la chiusura dei passaggi a livello autonomi, così come avviene per altre linee. Assicuro l'onorevole Calasso che la questione mi sta particolarmente a cuore e che gli sarò più preciso fra qualche tempo, quando questa indagine sarà terminata. Inoltre, faccio presente che, trattandosi di una ferro-tramvia, essa non dipende direttamente dall'amministrazione ferroviaria, ma anche dall'Ispettorato, ragione per cui devo interpellare anche questo organo,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ottenere il consenso o quanto meno discutere sulla questione.

In merito all'ordine del giorno Macrelli, ho già risposto durante il mio intervento.

Il problema prospettato nell'ordine del giorno Concetti è stato valutato nei suoi vari aspetti. E, poiché sono stato sollecitato dall'onorevole Concetti e da altri colleghi, dichiaro che la questione è in corso di riesame e che qualsiasi decisione sarà ispirata esclusivamente al pubblico interesse, nell'intento di migliorare l'attuale situazione dal punto di vista tecnico ed economico.

Sull'ordine del giorno Sensi ho già risposto nel mio intervento. Tuttavia, posso dire che per quanto riguarda la costruzione di nuove linee, questa costruzione rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

L'ordine del giorno Angelucci chiede la realizzazione della elettrificazione della linea Foligno-Terontola: dichiaro che essa è già stata considerata nel programma generale delle opere predisposte per il potenziamento delle linee ferroviarie. Si stanno cercando i mezzi per poter realizzare con la massima urgenza questa elettrificazione.

Circa l'ordine del giorno Cuttitta, faccio presente che la linea Battipaglia-Reggio Calabria è completamente elettrificata. Sono in corso anche i lavori di elettrificazione di tratti di raddoppio dei binari mano a mano che essi vengono compiuti. La elettrificazione della linea Messina-Palermo è già stata completata fin dall'ottobre 1955 e quella della linea Palermo-Trapani non è ancora preventivata. La elettrificazione della linea Messina-Catania che è quella che svolge un maggior traffico, è già stata iniziata. Per quanto riguarda il raddoppio del binario della linea Messina-Palermo, alla fine dello scorso anno è entrato in esercizio nel tratto Altavilla-Termini Imerese, mentre per quanto riguarda il raddoppio del tratto Termini-Imerese-Palermo, questo potrà attuarsi quando avremo i fondi necessari; del resto è meno urgente, e la linea con la recente elettrificazione è stata potenziata. Per quanto concerne l'incremento delle autolinee, si fa presente che si tratta di un provvedimento a carattere generale che, come quello proposto, sarebbe in contrasto con una sana politica economica, la quale non può prescindere dal coordinamento tra i vari mezzi di trasporto. Da parte del Ministero, già si opera tenendo in particolare considerazione la situazione del Mezzogiorno. Assicuro che per l'avvenire si adotteranno criteri di maggiore ampiezza per valutare caso per caso la richiesta di istituzione di

nuove autolinee. La segnalazione sarà presa nella migliore considerazione. L'onorevole Cuttitta potrà di volta in volta richiamare la mia attenzione sulle varie particolari questioni e io cercherò di fare il meglio possibile.

Ordine del giorno Napolitano Giorgio: non vi è alcun progetto di smantellamento della linea ferroviaria Sparanise-Formia.

Ordine del giorno Cappugi: lavori di ripristino della linea Firenze-Faenza sono in via di ultimazione tanto che si prevede di attivare il traffico nel prossimo giugno. Assicuro che saranno reperiti i 170 milioni relativi alla Crespino-Marradi, che permetteranno l'allacciamento tra Faenza e Firenze, via Pontassieve. Per la San Piero a Sieve-Firenze dovrà cercarsi il finanziamento.

Ordine del giorno Cavallari Vincenzo: la Commissione interministeriale ha deliberato la soppressione della linea. La questione della soppressione non riguarda semplicemente gli oneri di esercizio, ma piuttosto un onere notevole da parte del Ministero. Infatti, per l'ammodernamento della linea Modena-Ferrara (ritengo che l'esigenza della Ferrara-Copparo sia meno sentita) occorre una spesa di 780 milioni da parte dell'amministrazione ferroviaria e di altrettanti milioni da parte del concessionario.

CAVALLARI VINCENZO. Secondo i conti della società Veneta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ora la società Veneta non ha possibilità di farlo. In una riunione al Ministero dissi che l'amministrazione ha l'intenzione non di assumere i servizi sostitutivi ma di realizzare la sostituzione. Gli ordini del giorno e i voti sono bellissime cose, ma bisogna scendere al concreto, occorre che le amministrazioni provinciali si mettano in contatto con il Ministero per stabilire quali sono le esigenze finanziarie e il relativo reperimento. Dissi in quella riunione che aspettavo delle proposte in questo senso, ma invece mi è pervenuto un ordine del giorno.

CAVALLARI VINCENZO. Esso si riferisce anche alle autolinee.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto si riferisce alle autolinee, non possiamo andare contro la legge. La legge n. 1221 stabilisce che, in caso di sostituzione con servizi automobilistici, si deve dare la preferenza al concessionario, perché quando si sopprime una linea ferroviaria vi è una concessione che viene a cessare come ferroviaria e dovrebbe continuare come autolinea. Nel caso in questione non vi è che una possibilità che la società Veneta sia inadempiente, per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

cui io possa pronunciare la decadenza. Soltanto in tale caso si fa luogo all'apertura delle trattative per la concessione ad altra persona od ente. Fino a questo momento, l'amministrazione non ha ancora trovato elementi sufficienti. Vi prego di darmeli. Ne possiedo qualcuno, ma siccome al di sopra delle mie deliberazioni vi è il Consiglio di Stato, il quale può vedere il problema diversamente da come lo vedo io, desidero non fare degli atti che potrebbero portare a conseguenze dannose per l'amministrazione. Quindi, vediamoci: non ho nessuna difficoltà a ricevere nei prossimi giorni una commissione delle amministrazioni provinciali di Ferrara e Modena per discutere ampiamente, serenamente e con senso di responsabilità la questione. Mettiamoci nella condizione di assicurare alle popolazioni della zona il migliore servizio, alle migliori condizioni possibili.

Quanto all'ordine del giorno Amendola Pietro, da parte delle ferrovie dello Stato, di intesa con la Cassa, sono in stato di avanzata attuazione i provvedimenti necessari per porre in migliori condizioni di sicurezza il tratto Cava dei Tirreni-Salerno danneggiato dall'alluvione ed anche la falda montana in prossimità di Vietri nella quale si è verificato un movimento franoso. Per altro, la sicurezza dell'esercizio non richiede la costruzione di un nuovo tratto di linea tra Salerno e Vietri, tratto che, svolgendosi per gran parte in galleria, richiederebbe una spesa di 8 miliardi di cui non si ha disponibilità. A quanto mi dicono i servizi tecnici, oggi si può viaggiare in quel tratto con sicurezza. Il pericolo è attentamente considerato, perché ella comprende, onorevole Amendola, che, a parte il timore dei viaggiatori, vi è la responsabilità dell'amministrazione e del ministro, ed io responsabilità di questo genere non ne voglio, perché la vita umana è sacra e deve essere salvaguardata in tutti i modi.

L'onorevole Zanibelli ha aperto una porta già aperta. Lo ringrazio, per altro, di aver segnalato questa questione perché mi dà occasione di esporre alla Camera un aspetto della mia attività al Ministero. Proprio pochi giorni dopo il mio insediamento ho impartito le direttive per il recupero o l'alienazione di questo materiale abbandonato. Dal 1° settembre 1955 al 31 gennaio 1956 sono stati demoliti tra vagoni e carri 1.223 unità e 356 telai, mentre altri 516 veicoli sono in corso di demolizione. Di un lotto di 102 locomotive a vapore, di cui si è ritenuta non conveniente la riparazione, ne sono state demolite negli ultimi 6 mesi 66, e le restanti sono in corso di

demolizione. Un altro lotto di 134 locomotive è in esame, in vista di proporle la demolizione. Va tenuto presente che il parco dei rotabili demolendi si rinnova continuamente, o per causa d'esercizio o per vetustà del materiale la cui riparazione, ad un certo momento, non risulta più conveniente. Una parte di questo materiale è rottame e viene ceduto in permuta con altro materiale, ed una parte è costituita da telai che vengono utilizzati per la rinnovazione o la nuova costruzione di carri.

Ordine del giorno Bigiandi: non è possibile per ragioni di staticità sopraelevare il fabbricato viaggiatori di Arezzo, il quale è stato recentemente migliorato e sistemato. Per provvedere al ricavo di alloggi è indispensabile costruire apposito fabbricato per l'importo di circa 50 milioni di lire di cui manca, per ora, la disponibilità finanziaria. D'altra parte, tale provvedimento dovrebbe inserirsi nel programma generale della costruzione di fabbricati alloggi nelle varie località della rete, tenendo conto delle effettive necessità e della graduatoria di urgenza su scala nazionale.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Caiati. La velocità dei treni viaggiatori nel Salento, come del resto quella di tutti gli altri treni della rete ferroviaria, è in relazione alle attuali velocità massime consentite dalle condizioni delle varie linee. Man mano che si procede al miglioramento di tali condizioni vengono anche resi più celeri i treni interessati, compatibilmente con i servizi che essi debbono comunque svolgere e con i veicoli di circolazione che essi hanno sulle linee a semplice binario. Infatti con il nuovo orario generale che andrà in vigore il 3 giugno è già previsto un lieve acceleramento dei treni della linea Brindisi-Taranto, a seguito del rinnovamento del binario per un tratto della linea stessa, come pure guadagni di percorrenza si avranno nelle relazioni del Salento con la capitale e con i grandi centri della linea Ancona-Bologna-Milano. Ulteriori miglioramenti per queste ultime relazioni si conseguiranno dopo l'avvenuta elettrificazione della linea Bari-Foggia, i cui lavori sono già in corso. Il progetto per la costruzione di un sottopassaggio viaggiatori nella stazione di Brindisi è già stato compilato e potrà essere attuato allorché saranno reperiti i fondi per lavori del genere, in relazione anche ad analoghe esigenze in altre stazioni più importanti della rete delle ferrovie dello Stato. Le tariffe relative al trasporto dei prodotti ortofrutticoli,

già di per se stesse antieconomiche per l'amministrazione delle ferrovie, sono particolarmente favorevoli per i trasporti dei prodotti suddetti provenienti dal Mezzogiorno, e quindi dalla regione pugliese.

Su questa questione del trasporto dei prodotti ortofrutticoli intendo dire qualche parola. Le ferrovie dello Stato italiano hanno un parco che è il più grande d'Europa, comprendente 5.200 carri frigoriferi. Però essi non sono sufficienti per il servizio trasporto degli ortofrutticoli. D'altra parte le tariffe che sono in vigore e le tasse sui carri — in quanto che il carro frigorifero comporta un determinato servizio, tra l'altro la fornitura del ghiaccio — determinano per le ferrovie dello Stato una perdita per questo trasporto di oltre 4 miliardi. Il che significa che noi paghiamo un premio di esportazione che non dovremmo certo pagare noi. Un carro frigorifero è utilizzato nell'anno solo per 16 volte durante il periodo estivo, mentre un carro normale è utilizzato per circa 14-15 volte al mese. Ho detto che abbiamo 5.600 carri frigoriferi; ma giornalmente non ne disponiamo che di 500 circa, perché ogni carro impiega in media 10 giorni per caricare, compiere il percorso fino oltre confine, scaricare e tornare al punto di partenza per caricare di nuovo; e si badi che il carro torna sempre vuoto, mai carico.

Quest'anno, per poter accelerare il servizio dei carri frigoriferi, ho inviato dei funzionari appositi nelle varie stazioni estere per affrettare lo scarico.

Attualmente ho ordinato 250 nuovi carri frigoriferi. Ora si richiedono altri 1.000 carri frigoriferi i quali dovrebbero essere costruiti, e che comporterebbero esattamente una spesa di 7 miliardi e mezzo. Ho chiesto alle categorie interessate un lieve ritocco nelle tariffe, perché almeno non deve aumentare il *deficit*: lieve ritocco che per ora non mi è stato accordato. Di modo che io dovrei provvedere altri carri aumentando il *deficit* senza aver ottenuto dalle categorie interessate questa piccola concessione.

Ora la questione è all'esame del Comitato interministeriale prezzi. Però prego la Camera di tener presente che la richiesta da noi avanzata di un aumento non può incidere sul prezzo dei prodotti ortofrutticoli. Porterò un solo esempio. Un chilo di limoni preso a Palermo e trasportato a Chiasso dalle ferrovie dello Stato costa ad esse una perdita di 21 lire al chilogrammo. Questo chilo di limoni si paga 75 lire al produttore e si vende a Chiasso a 210 lire: il che significa che ci sono 135 lire

di differenza tra il prezzo al produttore e quello al consumatore. Vi pare quindi che l'aumento di lire 4,50 chiesto dalle ferrovie non possa essere sopportato? Non so fra chi si ripartisca quel guadagno. Ma è certo che non si può consentire ulteriormente uno stato di cose di questo genere; perché se è vero che non si può sopportare il lieve aumento richiesto dalle ferrovie, non è questa una buona ragione perché debbano sopportarlo le ferrovie. Si tratta di un premio di esportazione che non deve essere pagato da noi; ma se deve essere pagato da noi, occorre che tra le categorie interessate e l'amministrazione ferroviaria ci sia uno spirito di buona volontà. Le ferrovie non chiedono di perdere meno di 4 miliardi; chiedono solo di non dover investire i 7 miliardi e mezzo nell'acquisto di carri frigoriferi senza avere una modesta contropartita.

Ai due ordini del giorno Riva e Corona Giacomo, che accetto, ho già risposto.

Quanto all'ordine del giorno Petrilli, ho già detto che il disegno di legge concernente la spesa di 170 miliardi per la sistemazione dei danni per la ferrovia garganica verrà nella prossima settimana al Consiglio dei ministri per essere approvato; e quindi si procederà senz'altro ai lavori.

Ordine del giorno Fabriani: il presentatore desidera soltanto sapere se vi sono i 150 milioni necessari per completare la Civita d'Antino-Civitella. Informo l'onorevole Fabriani che la somma necessaria è stata reperita e che sarà provveduto come egli desidera.

Sull'ordine del giorno Marzano ho già risposto durante il mio discorso.

Quanto all'ordine del giorno Alessandrini devo dichiarare che le trattative con il Governo svizzero, intese a conferire in esclusiva ad un esercente italiano il servizio di navigazione di linea anche nelle acque svizzere del lago Maggiore, sono in stato avanzato, in contemporaneità con quelle per il riconoscimento in esclusiva ad un esercente svizzero del servizio di linea di navigazione anche nelle acque italiane del lago di Lugano. Ad assicurare che gli interessi delle popolazioni italiane rivierasche siano debitamente tutelati, nelle trattative di recente svoltesi con una delegazione svizzera si è ottenuto che nel comitato misto italo-svizzero, che dovrà essere costituito dopo la eventuale stipula della convenzione, siano chiamati a far parte due esperti rappresentanti delle province di Varese e di Como.

Ordine del giorno Musolino: i lavori di potenziamento della linea Battipaglia-Reggio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Calabria, finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, procedono secondo il programma stabilito. Essi comprendono l'impianto di numerosi posti di movimento e il prolungamento dei binari in molte stazioni. I relativi lavori sono ultimati per otto posti di movimento e per tre stazioni; per sei posti di movimento e per dodici stazioni sono in corso. Comprendono, altresì, il raddoppio del binario nei tratti: Battipaglia-Vallo della Lucania, entrato in esercizio alla fine dello scorso anno, ad eccezione del tratto fra Rutino e Torchiera, in cui sono in corso lavori di adattamento della vecchia galleria di Rutino, che saranno ultimati nel giugno prossimo; Sapri-Praia d'Ajeta, i cui lavori sono in corso e saranno ultimati alla fine del corrente anno; Villa San Giovanni-Gioia Tauro, i cui lavori sono in gran parte appaltati e in parte iniziati, così che si può prevedere che entro il 1957 anche il raddoppio in tale tratto sarà ultimato. Sono infine in corso i lavori per il rinnovamento del binario. Non è possibile aumentare il numero dei cantieri, a causa delle interferenze che essi creano con l'esercizio in atto (rallentamenti, spostamenti, incroci, passaggi dal doppio al semplice binario, ecc.) e perché lo svolgimento dei lavori deve risultare commisurato al ritmo dei finanziamenti e conseguenti pagamenti concordati con la Cassa per il Mezzogiorno.

Ordine del giorno Borsellino: la trasformazione a scartamento normale della Castelvetro-Porto Empedocle che consisterebbe, praticamente, nella costruzione di una nuova linea, con l'ingente spesa di varie decine di miliardi, è stata compresa nel piano regolatore delle nuove ferrovie, compilato dalla nota commissione presso il Ministero dei lavori pubblici.

Quanto all'ordine del giorno Tognoni, la commissione interministeriale per la ricostruzione dei servizi pubblici di trasporto in regime di concessione, come l'onorevole Tognoni sa, ha espresso il parere che la ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano — sul cui percorso si effettua fin dal 1945 una linea automobilistica sostitutiva — non sia da ricostruire.

Poiché ella, onorevole Tognoni, dice che sono intervenuti nuovi fatti di carattere industriale, nuove possibilità di traffico, la prego di darmi elementi precisi in modo da poter fare riesaminare il problema. Allo stato attuale delle cose non troviamo ragioni per modificare la predetta decisione. Siccome ella dice che si sono trovati nuovi giacimenti che potrebbero riattivare il

traffico merci, ci dia questi elementi ed esamineremo il problema.

Ordine del giorno Sorgi: le comunicazioni fra Teramo e Pescara devono considerarsi già oggi soddisfacenti comprendendo servizi ferroviari, autoservizi sostitutivi delle ferrovie dello Stato gestiti dall'I. N. T. e l'autolinea I. N. T., sulla quale, per il tratto Teramo-Giulianova, attraverso una speciale convenzione con le ferrovie dello Stato, sono ammessi anche viaggiatori in possesso di biglietti ferroviari. Inoltre, l'amministrazione ferroviaria ha sempre dimostrato la maggiore comprensione per gli interessi delle popolazioni, accogliendo tutte le richieste presentate dagli enti locali. Pertanto, i servizi ferroviari e quelli dell'I. N. T. non si trovano in una situazione di reciproca concorrenza, bensì di collaborazione nell'interesse delle due amministrazioni e soprattutto delle esigenze di traffico della zona. Gli studi in corso, diretti a migliorare ulteriormente l'assetto delle comunicazioni della zona, saranno sempre improntati alla garanzia degli interessi delle popolazioni locali, alle quali saranno in ogni caso offerti sempre migliori e più moderni servizi rispetto agli attuali.

In merito alla sistemazione della stazione di Pescara si precisa che in data 7 dicembre 1954 in una riunione alla quale parteciparono tutti gli enti interessati, presso il Ministero dei lavori pubblici, per l'esame delle sette soluzioni elaborate, si giunse alla conclusione che la soluzione più adeguata a contemperare le contrastanti esigenze era quella che prevede un arretramento a monte di circa 380 metri dalla stazione di Pescara centrale e lo spostamento longitudinale verso sud di circa 330 metri del fabbricato viaggiatori di Pescara Porta Nuova, previa opportuna sistemazione dei piazzali ferroviari stessi, al fine di renderli sottopassabili da parte delle più importanti arterie cittadine. La realizzazione del piano richiede un onere di spesa dell'ordine di 9 miliardi di lire. Poiché il provvedimento concerne la risoluzione di problemi eminentemente urbanistici e non dettati da esigenze immediate dell'esercizio ferroviario, ogni eventuale seguito della pratica va sollecitato al Ministero dei lavori pubblici, cui spetta approvare in definitiva il progetto relativo, nonché reperire i fondi occorrenti per l'esecuzione delle opere. Lo studio di nuove linee di comunicazioni ferroviarie transappenniniche, a nord del Gran Sasso, è competenza del Ministero dei lavori pubblici al quale le ferrovie dello Stato accordano sempre ogni più ampia collaborazione per quanto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

riguarda la raccolta di dati statistici e tecnici, sui quali ogni accurata progettazione deve necessariamente basarsi.

All'ordine del giorno Franceschini Giorgio ho già risposto, con la risposta data all'ordine del giorno Cavallari.

Ordine del giorno Biasutti; per il ripristino del grande ponte ferroviario sul fiume Tagliamento, sulla linea Venezia-Udine, occorre sostenere una spesa di 600 milioni di lire che le ferrovie dello Stato non hanno per il momento disponibili. Tale ripristino è incluso nei programmi dei futuri esercizi e si spera, attraverso la impostazione di due o tre esercizi, di dare corso al più presto ai lavori di quest'opera.

All'onorevole Priore dirò che l'amministrazione contribuisce alla spesa per la soppressione dei passaggi a livello con una somma corrispondente alla capitalizzazione delle spese di esercizio economico. La soppressione dei passaggi a livello deve essere fatta in accordo tra l'amministrazione ferroviaria e l'ente preposto all'amministrazione delle strade. È pertanto opportuno sollecitare l'ente interessato in questo senso.

Ordine del giorno Amiconi: ho già risposto nel corso del mio intervento, e la risposta è uguale a quella data all'onorevole Sammartino.

All'onorevole Raffaelli dirò che l'amministrazione ha stabilito di sostituire il servizio viaggiatori, in linea di massima, sulla linea Cecina-Volterra e Vada-Collesalveti-Pisa perché si tratta di linee sicuramente passive, che nelle condizioni attuali non assolvono in alcun modo agli interessi locali. Poiché si tratta di problemi che riguardano, onorevole Raffaelli, la nostra circoscrizione, la prego di venire da me uno dei prossimi giorni per avere il modo di trattare la questione personalmente. Possiamo quindi parlare con serenità ed obiettività dei problemi che riguardano da vicino gli interessi delle popolazioni di Cecina e di Volterra.

L'onorevole Di Paolantonio sappia che non è stata ancora prevista la chiusura al traffico della linea Teramo-Giulianova, per quanto si tratti di una comunicazione ferroviaria passiva. Sono allo studio provvedimenti per un esercizio più economico con mezzi di trasporto più moderni.

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

Onorevole Calasso ?

CALASSO. Non insisto. Mi limito a rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro affinché non si abbia a ripetere quanto ho lamentato nel mio ordine del giorno, a causa dell'insufficienza del servizio. Otto persone hanno perduto la vita, vi sono stati numerosi feriti. In attesa che siano costruiti i sottopassaggi, mi permetto di domandare un impegno al Governo nel senso che venga posto riparo alle lamentate insufficienze, ripristinando magari la custodia nei passaggi a livello. Non è lecito morire a causa delle insufficienze di servizio.

PRESIDENTE. Onorevole Macrelli ?

MACRELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Concetti ?

CONCETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Sensi ?

SENSI. Non insisto. Tuttavia ho preso atto della buona disposizione dimostrata dall'onorevole ministro per i problemi prospettati, e di questo lo ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Mario Angelucci ?

ANGELUCCI MARIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giorgio Napolitano ?

NAPOLITANO GIORGIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cuttitta ?

CUTTITTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cappugi ?

CAPPUGI. Nel mio ordine del giorno vi sono due punti. Sul secondo, che riguarda la linea Firenze-Samplerassieve, il ministro non ha risposto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È questione di finanziamenti, onorevole Cappugi: studierò il problema.

CAPPUGI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Vincenzo Cavallari ?

CAVALLARI VINCENZO. Io avevo chiesto al ministro una ferrovia e un'autolinea, e il ministro mi ha concesso un colloquio. È un po' poco, invero, ma coi tempi che corrono mi accontento e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Pietro Amendola ?

AMENDOLA PIETRO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevoli Zanibelli ?

ZANIBELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bigiandi ?

BIGIANDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caiati ?

CAIATI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Riva ?

RIVA. Non insisto.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

PRESIDENTE. Onorevole Giacomo Corona ?

CORONA GIACOMO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Petrilli ?

PETRILLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Fabriani ?

FABRIANI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Marzano ?

MARZANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Alessandrini ?

ALESSANDRINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Musolino ?

MUSOLINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Borsellino ?

BORSELLINO. Prego il ministro di insistere presso il suo collega ai lavori pubblici affinché queste opere che interessano una vasta zona depressa della Sicilia siano al più presto possibile attivate. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Tognoni ?

TOGNONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Sorgi ?

SORGI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giorgio Franceschini ?

FRANCESCHINI GIORGIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Biasutti ?

BIASUTTI. Non insisto. Tuttavia chiedo che nel futuro esercizio si cominci a realizzare.

PRESIDENTE. Onorevole Priore ?

PRIORE. Non insisto, ringraziando il ministro della risposta che mi ha dato.

PRESIDENTE. Onorevole Amiconi ?

AMICONI. Vorrei non insistere. Però non ho avuto dal ministro la risposta su quello che chiedeva il mio ordine del giorno. Il ministro si è riferito ad un discorso dell'onorevole Di Giacomo e ad un altro dell'onorevole Sammartino, però non è entrato affatto nel merito del mio ordine del giorno. Si tratta della soppressione della linea ferroviaria Campobasso-Isernia-Vairano. Vorrei sapere se effettivamente è stata decisa la soppressione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo escludo. Le comunicazioni Tirreno-Adriatico debbono essere completate, se sono iniziate le opere. Ho già fatto le mie dichiarazioni il giorno che venni a Castel di Sangro.

AMICONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaelli ?

RAFFAELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Di Paolantonio ?

DI PAOLANTONIO. Non insisto.

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

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

GUERRIERI, *Segretario*, legge. (*V. stampato, n. 2028*).

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

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

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1.821.800.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 150.500.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione interna, lire 8.278.353.000.

Spese diverse, lire 60.000.000.

Totale della Categoria I. — Parte ordinaria, lire 10.310.653.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 62.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 5.219.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 20.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 5.301.976.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. (Spese effettive ordinarie e straordinarie), lire 15.612.629.800.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e quello per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione dell'entrata e della spesa della Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1956-57, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUERRIERI, *Segretario*, legge. (*V. stampato n. 2028*).

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

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1956-57, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 343.210.900.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 12.930.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 356.140.900.000

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine*: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 84.000.000.000.

§ 2. Gestione viveri « La Provvida », lire 8.200.000.000.

§ 3. Officine, lire 49.288.000.000.

§ 4. Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 10.230.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi.* — § 1. Fondo ordinario, lire 52.280.000.000.

§ 2. Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 175.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 440.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.956.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 270.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 345.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 437.000.000.

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

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

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

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 208.621.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 19.445.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 584 miliardi e 207.680.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 343.210.900.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 12 miliardi e 930.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 356.140.900.000.

Gestioni speciali ed autonome. Titolo III. *Magazzini ed officine*: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 84.000.000.000.

§ 2. Gestione viveri « La Provvida » lire 8.200.000.000.

§ 3. Officine, lire 49.288.000.000.

§ 4. Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 10.230.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi*: § 1. Fondo ordinario, lire 52.280.000.000.

§ 2. Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 175.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche, per i ferrovieri*, lire 440.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.956.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 270.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 345.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 437.000.000.

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

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

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

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 208.621.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 19 miliardi e 445.000.000.

Totale generale della spesa, lire 584 miliardi e 207.680.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1956-57.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

Se ne dia lettura.

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, 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 concer-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

nenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, 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 1956-57, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

ART. 4.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Sull'ordine dei lavori.

NAPOLITANO GIORGIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NAPOLITANO GIORGIO. Propongo che si prosegua subito la discussione del disegno di legge sull'istituzione del Ministero delle partecipazioni statali, il cui esame sta per concludersi.

CHIARAMELLO. Anche la proposta di legge Braschi sul vincolo alberghiero dovrebbe essere approvata prima della interruzione dei lavori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Napolitano Giorgio.

(Dopo prova, controprova e votazione per divisione, non è approvata).

Annuncio di interrogazioni e di una mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della mozione pervenute alla Presidenza.

DE MEO, Segretario, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dell'agricoltura e foreste, per sapere se intendano intervenire e quali misure ritengano di prendere per por fine alla grave situazione di arbitrio, di scorrettezza amministrativa e di sistematica violazione di legge esistente nel comune di Pescasseroli e nel comprensorio del Parco nazionale d'Abruzzo, situazione comprovata dai seguenti fatti:

1°) nell'anno 1951, in occasione dei festeggiamenti per il centenario della Incoronata, l'amministrazione comunale fu autorizzata al taglio di 500 quintali di ciocchi di legna, residuati dall'uso civico, per consentire un contributo straordinario dell'amministrazione alle spese per i festeggiamenti.

« Si costituì a questo scopo un comitato del quale entrarono a far parte numerosi amministratori comunali.

« Come è comprovato da numerose testimonianze rese all'autorità giudiziaria, presso la quale il fatto è stato denunciato, al posto dei 500 quintali di ciocchi, per i quali si era avuta formale deliberazione ed autorizzazione, vennero tagliati ben 15.000 quintali di ciocchi di legna, che vennero venduti ad alcune ditte boschive.

« All'atto della vendita della legna, il denaro veniva dagli acquirenti versato direttamente nelle mani degli amministratori comunali facenti parte del comitato e spesso anche nelle mani dei loro figli.

« Al termine dei festeggiamenti, malgrado le ripetute insistenze della popolazione, nessun conto è stato reso; sicché nulla si sa di preciso circa l'utilizzazione di quel denaro.

« In ordine a tali irregolarità l'interrogante chiede se nel caso descritto i ministri interrogati non ravvedano gli estremi di imputazione per le responsabilità previste dagli articoli 254 e 251 del testo unico della legge comunale e provinciale 1934 e ciò a prescindere dalle responsabilità penali.

« A proposito di tali responsabilità si fa rilevare che mentre da quattro anni è stata presentata denuncia all'autorità giudiziaria, da un gruppo di cittadini, tale denuncia non si è conclusa sinora né con una sentenza di proscioglimento in fase istruttoria, né con un rinvio a giudizio;

2°) mentre l'amministrazione comunale non trascurava di applicare tributi a carico delle categorie più bisognose della cittadinanza di Pescasseroli, come ad esempio l'im-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

posta sui consumi, al contrario tralascia di applicare l'unica imposta che per destinazione tende a colpire la ricchezza: l'imposta di famiglia.

« L'interrogante chiede se tutto ciò non comporta per il sindaco, per la giunta comunale e per gli altri amministratori responsabili l'applicazione delle responsabilità di cui al secondo comma dell'articolo 254 del testo unico della legge comunale e provinciale 1934;

3°) in successivi esposti, inviati da gruppi di cittadini di Pescasseroli al prefetto di Aquila, è stato denunciato il fatto che il cognato del signor Bernardo Trillò, proprietario di un camion, ha compiuto e compie ancora oggi con tale mezzo trasporti per conto del comune. In particolare nel corso dell'inverno 1953-54 il suddetto cognato del vicesindaco Trillò ha provveduto a trasportare per conto del comune 750 quintali di carbone coke da Napoli a Pescasseroli, ad un prezzo di molto superiore a quello generalmente praticato nella piazza.

« Anche in questo caso l'interrogante chiede di sapere se non ricorrano per il vicesindaco del comune le responsabilità previste dall'articolo 16 del testo unico della legge comunale e provinciale 1934, che prescrive appunto il divieto di « prendere parte direttamente e indirettamente a servizi, esazioni, somministrazioni ed appalti nell'interesse degli enti da essi amministrati »;

4°) sempre al fine di volgere a profitto degli amministratori la direzione dell'amministrazione comunale, gli attuali amministratori si sono serviti, per forniture varie, in occasione di martellate di piante, ecc., di un negozio di proprietà di uno degli amministratori comunali, e precisamente del signor Neri Romolo. Tali forniture sono state di notevole entità.

« L'interrogante chiede se il ministro dell'interno non ravveda, anche in questo caso, la imputazione per le responsabilità previste per il vicesindaco;

5°) è stato denunciato da un gruppo di cittadini del comune di Pescasseroli al prefetto dell'Aquila il fatto che uno degli amministratori comunali, e precisamente il signor Gentile Antonio, traendo profitto dal fatto di essere presidente di una cooperativa edile, ha eseguito lavori per conto del comune.

« Anche per tale fatto l'interrogante chiede di sapere se il ministro dell'interno non ravveda gli estremi per sollevare le responsabilità per la violazione dell'articolo 16 e del-

l'articolo 254, primo comma, del testo unico della legge comunale e provinciale 1934;

6°) l'interrogante chiede se il ministro dell'interno non intenda prendere provvedimenti nei confronti del prefetto dell'Aquila, dottor Passannanti, il quale, mentre esercita un continuo ed indebito controllo di merito nei confronti delle amministrazioni comunali dirette da partiti di opposizione democratica, soffocando la libertà di queste amministrazioni, al contrario nessun provvedimento ha inteso prendere nei confronti degli amministratori comunali di Pescasseroli, malgrado che la denuncia presentata in ordine ai fatti citati sia stata presentata già da oltre due anni.

(2660)

« CORBI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se di fronte al periodico rinnovarsi della crisi vinicola che pone in serie difficoltà milioni di lavoratori e di produttori, specie collinari, che abbandonano la campagna, non ritenga opportuno abolire completamente il dazio sul vino, sostituendolo con la tassa di esercizio che darebbe allo Stato ed ai comuni una maggiore cospite di entrata, con l'abolizione di tutto l'apparato burocratico che opera e vive sul vino; al consumatore una maggiore garanzia della genuinità del prodotto; al produttore maggiore compenso per il suo lungo lavoro ed infine al vino una maggiore libertà di circolazione ed una minore occasione di sofisticazione e di annacquamento.

(2661)

« SCOTTI ALESSANDRO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle finanze, dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se per venire incontro alle necessità ed ai desideri dei viticoltori collinari, i quali nelle loro zone non possono né meccanizzare né sostituire la coltura della vite con altre colture agricole redditizie e sono attualmente vivamente preoccupati per il loro avvenire della crisi vinicola, non ritengano opportuno concretare e disporre quei provvedimenti legislativi necessari perché il vino bianco non possa più essere messo in commercio se non raggiunge i 10 gradi alcoolici e quello rosso il grado alcoolico di 11 gradi. Gradazione che tornerebbe tutta a vantaggio della migliore produzione viticola, consiglierebbe gli agricoltori a non più procedere a nuovi impianti in quelle zone che danno vini di qualità scadente ed in pari tempo di-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

minuirebbe le possibilità di sofisticazione e di annacquamento dei vini migliori.

(2662) « SCOTTI ALESSANDRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se risponde a verità il fatto che, malgrado la circolare ministeriale n. 7798 del 22 dicembre 1955, con la quale si autorizzava la facoltà di ingegneria dell'Università di Roma ad iscrivere al primo anno del triennio di applicazione gli studenti in difetto di due esami del biennio propedeutico, e malgrado la avvenuta regolare iscrizione, il consiglio dei professori della facoltà stessa in una riunione avvenuta il 10 marzo 1956, abbia respinto il contenuto della circolare stessa non riconoscendo valida l'iscrizione stessa, mettendo in una grave situazione oltre duecento studenti universitari.

(2663) « DE TOTTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza del licenziamento di trentadue operai cavaatori di pietra vesuviana in Santa Maria La Bruna (Torre del Greco, Napoli) per mancanza di commesse. Il che è contraddetto dal fatto che dei 142 operai non licenziati circa la metà compie del lavoro straordinario.

(2664) D'AMBROSIO, FERRARA DOMENICO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere i motivi per i quali non vengono fatte in Calabria, e segnatamente nella provincia di Cosenza, estese e sistematiche ricerche di idrocarburi; e per conoscere altresì se non creda intervenire presso l'Ente nazionale idrocarburi perché vi provveda convenientemente e con sistematica opera di ricerca.

(20401) « SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali sono le ragioni che non si è dato corso a regolare la posizione del Bussolari Enrico fu Emilio. Il Bussolari fece domanda di pensione per il figlio Walter deceduto a causa di bombardamento. Respinta dal Ministero del tesoro, fece ricorso alla Corte dei conti la quale accettò il ricorso con decreto motivato n. 1050524.

Ma fin d'allora, 12 febbraio 1952, il Bussolari non ha mai ottenuta pensione, come di diritto.
(20402) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non intende dare corso alla pratica di pensione di guerra dell'infortunato civile Borsari Mario di Augusto. Posizione della pratica n. 1808455.
(20403) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non ritiene d'impartire disposizioni perché sia dato corso alla richiesta dell'assegno di previdenza inoltrato dal Turra Pietro fu Paolo. Libretto di pensione n. 7091103.
(20404) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali sono le ragioni per cui non si è ancora dato corso alla richiesta di pensione dell'ex militare Rossi Otello fu Silvio. Fin dal 7 luglio 1950 il Rossi è stato proposto per la prima categoria, più gli assegni per anni 2. La posizione porta il n. 1249690.
(20405) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se non ritiene impartire disposizioni perché sia dato corso alla richiesta della Stampini Celestina vedova Zanotti, la quale ha fatto domanda fin dal maggio 1955 dell'assegno di previdenza (indiretta militare).
(20406) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando verrà effettuato il riordinamento dei trattamenti economici ai fini dell'attribuzione delle quote complementari dell'indennità di carovita. E ciò in relazione alla risposta che il ministro del tesoro ha dato alla interrogazione n. 13130 dell'interrogante.

« In particolare l'interrogante chiede l'elevazione, ai fini della concessione dell'aggiunta di famiglia, dell'attuale importo di lire 9.000 a lire 20.000 per tutti coloro che hanno a carico genitori pensionati di guerra. E ciò proprio in ottemperanza a quanto fa presente il ministro circa l'opportunità di ricorrere ad un provvedimento unico anziché a provvedimenti frazionati. Infatti per i pensionati dello Stato i limiti sono già stati portati a lire 20.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

« L'interrogante fa inoltre presente che le pensioni di guerra non costituiscono cespiti di guadagno e pertanto non dovrebbero essere tenute in considerazione ai fini della concessione dell'aggiunta di famiglia. Infatti nel modulo I (carovita) richiesto al fine di ottenere l'aumento previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 27 novembre 1947, n. 1331, alla nota n. 3 è scritto: « se trattasi di pensione di guerra deve essere fatta esplicita annotazione. Di essa però non si tiene conto ai fini per i quali la presente dichiarazione viene compilata ».

Quanto infine alle « diverse altre agevolazioni » a favore degli orfani e vedove di guerra è da far presente che esse sono irrisorie e non trovano pratica attuazione.

(20407)

« SELVAGGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se risponde a verità la notizia che sta per essere presentato al Consiglio dei ministri un provvedimento di legge per un concorso speciale a posti di direttore didattico nelle scuole elementari riservato ad un esiguo numero di maestri già incaricati a reggere una direzione didattica, molti dei quali respinti alle recenti prove scritte dei concorsi generali. Provvedimento che sarebbe in aperta violazione con il regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577, e del regolamento generale sull'istruzione elementare del 1928, n. 1297. Tale provvedimento nuocerebbe a oltre ventimila maestri di ruolo meritevoli avendo essi gli stessi titoli.

(20408) « AMATO, CHIAROLANZA, CAFIERO, SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ritiene conforme al decoro ed alle leggi che, tra le rovine della antica Pompei, si annidi una specie di posto di ristoro che colloca proprio personale sulle antiche vie della città romana per richiamare gli stranieri, quasi a sottolineare, tra le maestose vestigia del passato, la miseria del tempo presente.

per conoscere se non si ritenga giusto regolamentare questo servizio in modo che sia utile e decoroso e non rechi pregiudizio allo sviluppo turistico della città ed alle sue attrezzature.

(20409)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno adottare

provvedimenti al fine di dare la possibilità agli assegnatari delle zone di riforma agraria (che hanno già provveduto alla semina delle bietole) di conferire a suo tempo interamente il prodotto, indipendentemente dagli accordi intercorsi recentemente tra le categorie dei produttori e degli industriali dello zucchero in merito ad una riduzione delle coltivazioni di bietola a seguito della sopraproduzione verificatasi nel 1955.

(20410) « FRANCESCHINI GIORGIO, GORINI, FABRIANI, CIBOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per conoscere se non ritengano giunto il momento di consegnare alla famiglia la salma di Benito Mussolini chiudendo così un periodo di lunga angosciosa attesa.

« Con tale atto il Governo, nel compiere un dovere cristiano ed un gesto umano, dimostrerebbe di non consentire più oltre il permanere di odi oltre le frontiere della vita, di volere instaurare un effettivo clima di distensione fra tutti gli italiani degni di tal nome e, soprattutto, di non avere preoccupazioni eccessive circa il giudizio negativo che potrebbe esser dato da elementi chiaramente qualificati.

(20411)

« DI STEFANO GENOVA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere l'esito della pratica di pensione di Burganti Pia vedova Santovecchi, di Ospedalecchio (Bastia Umbra), posizione n. 502350, elenco n. 67197.

(20412)

« BERARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e dei lavori pubblici, per conoscere se risponda a verità che nel comune di Sale (Alessandria) sono stati liquidati a titolo di risarcimento per danni di guerra la cospicua somma di lire 28 milioni per la parrocchia di San Giovanni Battista, e di lire 100 mila per l'edificio scolastico del comune stesso.

« In caso affermativo, in base a quali accertamenti tecnici sono stati valutati i rispettivi danni subiti dai due immobili e con quali modalità sono stati liquidati in denaro o con opere a finanziamento statale, i danni stessi.

(20413)

« RONZA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa e delle finanze, per conoscere le ragioni per le quali i sottufficiali del corpo delle guardie di finanza, che hanno lasciato il servizio permanente effettivo prima del raggiungimento del limite massimo di età, di cui alla tabella A, allegata alla legge 31 luglio 1954, n. 599, che pur facendo parte del ruolo della riserva, istituito dagli articoli 3 e 35 di detta legge e vincolante l'osservanza dei doveri previsti dall'articolo 54, siano stati esclusi dalla corresponsione delle indennità di riserva istituita dall'articolo 32 della ripetuta legge e se non credano di presentare al Parlamento una proposta di legge che consenta anche ad essi la corresponsione delle indennità predette.

(20414)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se intenda promuovere qualche provvedimento riparatore considerato che la legge delega 11 gennaio 1956, livellando economicamente la carriera degli ufficiali e dei sottufficiali delle Forze armate (i quali lasciano il servizio, nella grande maggioranza, verso i 52 anni di età) con quelle degli altri funzionari statali, ha creato una sperequazione nel trattamento di quiescenza a danno dei militari, stante che questi, non potendo né progredire nello stipendio né accumulare anni di servizio nella stessa misura di coloro che rimangono in attività fino a 65-70 anni, vengono a percepire pensioni e indennità di previdenza inferiori del 20 per cento circa; e, considerato che la categoria di cui trattasi è colpita anche dal danno di perdere i pieni assegni di servizio attivo (per ricevere quelli di quiescenza così minorati) con 13-18 anni di anticipo rispetto alle altre.

(20415)

« VIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere se non ritengano necessario ed urgente bandire il concorso speciale per reduci per avanzamento al grado VIII gruppo A dei segretari amministrativi delle università degli studi e degli istituti superiori statali.

(20416)

« FALETRA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali non si è ancora provveduto a ricostituire il consiglio scola-

stico provinciale di Arezzo, nonostante che siano trascorsi ormai sei mesi dalla scadenza del consiglio nominato nel 1952 e gli enti che debbono designare i componenti del consiglio stesso abbiano tempestivamente effettuato le designazioni.

(20417)

« FERRI, BIGIANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda necessario ed urgente intervenire, perché sia riparata la chiesa parrocchiale di San Silvestro Papa in Montefalcone del Sannio (Campobasso), danneggiata prima dagli eventi bellici e poi dal ciclone, abbattutosi sul paese nella notte dal 13 al 14 dicembre 1952, ed ancora in seguito dalle abbondanti nevicate del febbraio 1956, in modo che possa presto essere riaperta al culto.

(20418)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere le loro determinazioni in merito alla invocazione di congruo aiuto del comune di Guglionese (Campobasso), la cui popolazione — avendo una frana, causata dal maltempo, danneggiato la condotta principale del civico acquedotto per un tratto di circa 250 metri — è priva da circa due mesi di acqua potabile, mentre dalle fognature emanano nocive esalazioni.

(20419)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere in qual modo intende intervenire, perché gli agricoltori del comune di Sant'Angelo Limosano (Campobasso), gravemente danneggiati dal maltempo, vedano almeno alleviato lo stato di miseria, in cui versano.

(20420)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se gli enti pubblici a carattere nazionale ed in particolare l'I.N.A.I.L. provveda in adempimento della legge 24 febbraio 1953, n. 142, ad effettuare le denunce semestrali del personale valido ed invalido in servizio;

e per conoscere inoltre quali provvedimenti intenda adottare nei confronti dell'I.N.A.I.L. il quale risulta non prendere in alcuna considerazione le domande di assun-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

zione avanzate dagli invalidi a norma della citata legge n. 142 del 1953, benché risulti non aver provveduto a coprire la percentuale stabilita dalla legge;

ed in particolar modo quali provvedimenti intenda adottare sempre nei confronti dell'I.N.A.I.L. che in occasione di normale concorso a 40 posti di applicato di terza classe nell'anno 1954, pur essendo scoperto della prescritta aliquota di mutilati per servizio, non ha provveduto ad assumere senza concorso il minorato Bello Carmelo il quale sebbene non obbligato a sottoporsi agli esami di concorso conseguì l'idoneità nel concorso medesimo.

(20421)

« DE MEO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per conoscere quali gravi ragioni hanno finora impedito al Ministero del lavoro di versare — ad oltre due anni di distanza — il completamento dei contributi dovuti agli Istituti di patronato per l'anno 1954; perché non ancora è stata riunita dal Ministero suddetto la commissione intersindacale che dovrà stabilire i criteri e le aliquote per i contributi, già scaduti da oltre un anno, per l'anno 1955, per il quale non è stato versato alcun acconto, mentre non si parla neppure ancora dell'anticipo sui contributi del 1956.

« Per conoscere quale impiego venga fatto dell'ammontare dei contributi suddetti che provengono dai lavoratori e che per legge devono essere ridistribuiti agli Istituti di assistenza per lavoratori; come vengono contabilizzati gli interessi su tali somme, che pure ascendono ad oltre un miliardo all'anno; e per conoscere infine come il Ministero del lavoro e previdenza sociale pensa che gli enti di patronato possano, senza i contributi suddetti, assolvere ai loro compiti istituzionali, di gratuita assistenza sociale ai lavoratori.

(20422) « MICHELINI, ROBERTI, BASILE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione privilegiata di guerra, diretta nuova guerra, relativa all'invalido Albanese Michele fu Luzio, da Fresagrandinaria (Chieti), sottoposto a visita medico-legale presso la commissione medica pensioni di guerra di Chieti sin dal 15 settembre 1954, e tuttora in attesa della definizione della pratica che lo riguarda.

(20423)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione privilegiata di guerra, diretta nuova guerra, dell'invalido Giangiacomo Salvatore fu Giuseppe, da Fresagrandinaria (Chieti), il quale, essendo in possesso di pensione di guerra temporanea di sesta categoria, sottoposto a nuova visita medica, ebbe, alcuni anni or sono, accertata infermità ascrivibile alla quarta categoria, senza che sino ad oggi gli sia stato liquidato il corrispondente trattamento pensionistico.

(20424)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla domanda di pensione privilegiata di guerra, diretta nuova guerra, dell'invalido D'Ottavio Nicola fu Pasquale, da Liscia (Chieti), iniziata da parecchi anni e contraddistinta dal n. 295989 di posizione, e quando la pratica stessa potrà essere definita.

(20425)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra, diretta nuova guerra, del signor Sabatini Giuseppe fu Ignazio, da Atesa (Chieti), e quando la pratica stessa, che è contraddistinta dal n. 1444652 N.L. di posizione, potrà essere definita.

(20426)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla domanda di pensione privilegiata di guerra presentata da Di Fermo Antonio, da Lentella (Chieti), e quando la pratica stessa potrà essere definita.

(20427)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla domanda di concessione dell'assegno di previdenza per vecchiaia presentata dal signor Menna Pasquale fu Domenicangelo, da Casalanguida (Chieti), quale titolare di pensione indiretta nuova guerra, e quando la pratica relativa, iniziata sin dal 1950, potrà essere definita.

(20428)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla domanda di pensione in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

diretta di guerra, nuova guerra, presentata da Cieri Giocondino fu Giovanni, da Palmoli (Chieti), quale padre dell'ex militare caduto in guerra Cieri Perugino, e quando la pratica stessa potrà essere definita.

(20429)

« GASPARI ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga necessario ed urgente sistemare giuridicamente ed economicamente la categoria dei maestri incaricati presso le scuole reggimentali e carcerarie.

« La situazione di detta categoria è rimasta immutata dal 1928 per gli insegnanti di scuole reggimentali e dal 18 giugno 1931 per quelli delle scuole carcerarie.

« Di recente è stata negata la tredicesima mensilità ed il loro stipendio è di sole lire 16.400, il che vuole dire metterli nella impossibilità di vivere e nella necessità di donare l'insegnamento.

(20430)

« DEL VECCHIO GUELFI ADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga equo introdurre fra le norme transitorie che saranno elaborate in occasione della riforma dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, una disposizione secondo la quale i segretari capi anziani che abbiano almeno dieci anni di permanenza nei ruoli di grado VI del gruppo B e che all'atto del passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento ferroviario, ricoprivano, alla data del 31 dicembre 1955, posti di capo reparto o aventi analoga posizione nel ruolo organico, possano essere inquadrati nel personale direttivo in qualità di ispettori di grado V.

(20431)

« CHIARAMELLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se egli sia informato che a Bologna, domenica 15 aprile 1956, la questura locale ha sequestrato decine di copie del quotidiano *l'Unità* e lire 1.475 a due diffusori volontari;

per conoscere inoltre, costituendo tale fatto lesione grave al diritto di diffusione della stampa a fine di informazione e di propaganda in periodo elettorale, nonché inammissibile in osservanza della legge sulla stampa e, in particolare, di sentenze della Corte di cassazione anche a sezioni unite: sia in ordine alla volontarietà e non lucrosità

del fatto che in ordine alla efficacia e alla durata delle ordinanze emesse dai prefetti, coi poteri loro conferiti dall'articolo 2 del testo unico della legge di pubblica sicurezza, quali provvedimenti intenda prendere nei confronti dei responsabili degli atti arbitrari denunciati, quali disposizioni intende dare perché ciò non abbia più a ripetersi e che valgano a garantire la piena libertà di propaganda e di diffusione della stampa.

(20432) « BOTTONELLI, TAROZZI, MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere l'ammontare delle sovvenzioni accordate, anche a mezzo della prefettura di Brindisi, alla città di Fasano, per venire incontro alle gravi necessità improvvisamente manifestatesi in quella zona a causa di eccezionali e persistenti nevicate, e in qual modo e con quali criteri le suddette sovvenzioni sono state ripartite da quell'amministrazione comunale in modo da assicurare una loro giusta ed imparziale destinazione.

(20433)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se l'amministrazione comunale di Fasano aveva facoltà di procedere all'assunzione, sia pure per breve periodo e cioè sino alla fine dell'anno scolastico, di una bidella per le scuole elementari nella persona di tale Guido Giulia, senza tenere alcun conto delle numerose domande presentate da capi di famiglia assai bisognose e da vedove di guerra, e di fare iniziare il servizio alla Guido, che non aveva i suddetti requisiti, solo due giorni dopo la data della relativa deliberazione di assunzione, non dichiarata immediatamente esecutiva, e prima dell'approvazione della giunta provinciale amministrativa.

« Questo, come altri episodi, che dimostrano i criteri poco oculati e non certamente imparziali cui costantemente si ispirano gli attuali amministratori del comune di Fasano e che non pare vengano presi in considerazione dal prefetto di Brindisi quando a lui vengono prospettati per iscritto dai consiglieri di minoranza del P.N.M., dimostrano la necessità di adeguate ispezioni e di un più efficace controllo, allo scopo di evitare il prevalere degli interessi di determinate correnti politiche su quelli dell'intera popolazione.

(20434)

« DANIELE ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga necessario emanare disposizioni ed eventualmente promuovere anche appositi provvedimenti legislativi, allo scopo di assicurare agli istituti assistenti dei convitti nazionali quella maggiore stabilità nell'impiego e quel migliore e più uniforme trattamento economico, che sono stati da essi insistentemente e da lungo tempo domandati anche a mezzo del proprio sindacato nazionale di categoria, e se non ritenga inoltre opportuno di accogliere le analoghe richieste del personale subalterno e degli applicati di segreteria ed economato degli stessi convitti nazionali.

(20435)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali urgenti provvedimenti intenda adottare per i comuni e le frazioni della provincia dell'Aquila (Goriano Sicoli, San Pio, Prata D'Ansidozia, Pizenze di Barisciano, Pratola Peligna, ecc.) ove, a causa delle abbondanti nevicate invernali e del successivo disgelo, si verificano impressionanti spostamenti di terreno che mettono in pericolo i beni e la vita di centinaia di famiglie.

« Considerato poi che il Genio civile di Aquila si limita a dichiarare pericolose le abitazioni ed invita i cittadini ad abbandonarle, l'interrogante chiede di sapere come il ministro creda di assicurare un nuovo tetto alle famiglie predette.

(20436)

« CORBI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza dei fatti avvenuti recentemente nel comprensorio di bonifica di riforma agraria di Castellaneta, fatti che possono essere così sintetizzati.

« Il 25 marzo 1956 in Castellaneta si è riunito il congresso provinciale delle associazioni autonome degli assegnatari della provincia di Taranto.

« Il 28 marzo venivano emessi 4 atti di revoca della concessione contro 4 assegnatari, Russo Rocco, Rutigliano Francesco, Di Fonzo Vitantonio, Stasi Giovanni. Tali atti di revoca di concessione, a firma del professor Aldo Ramadoro, sono stati notificati agli interessati il 6 aprile 1956.

« I quattro assegnatari disdettati fanno tutti parte del consiglio direttivo dell'Associazione autonoma degli assegnatari di Castellaneta, consiglio che ha organizzato il congresso.

« La motivazione delle disdette è la seguente. « essendo risultato elemento di disordine nonché inidoneo dal punto di vista tecnico a diventare piccolo proprietario contadino ». Nessuna giustificazione o documentazione di tale giudizio è stata data agli interessati.

« Gli interroganti chiedono al ministro se egli non veda nel provvedimento di cui sopra una chiara e tipica manifestazione di persecuzione politica, intesa a terrorizzare gli assegnatari, a paralizzarne la libertà di associazione e l'attività sindacale.

« Chiedono ancora al ministro se egli non crede giusto e opportuno intervenire direttamente per far revocare i provvedimenti in parola.

(20437) « ANGELINI LUDOVICO, BOGONI, GUALUPI, GRIFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e della difesa, per conoscere se non ritengano doversi applicare, nei confronti degli operai giornalieri assunti dal Ministero della difesa ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67, lo stesso trattamento tributario che le leggi in vigore prevedono per tutti i prestatori d'opera pubblici o privati che siano, anziché quello previsto dal secondo comma dell'articolo 30 della legge 8 aprile 1952, n. 212, come risulta essere stato disposto dalla direzione generale delle imposte dirette.

« Pare all'interrogante che, nel caso degli operai di cui trattasi, non si possa parlare, con piena legittimità, di « estranei » all'amministrazione statale né di locazione d'opera che impegni detto personale solo per brevi periodi della giornata o saltuariamente o con incarichi di natura del tutto particolare e transitoria, come quelli che l'ente pubblico potrebbe affidare a liberi professionisti (consulenza legale, assistenza sanitaria, progetti tecnici, ecc.) o ad artigiani e ditte lavoranti in proprio (installazione e riparazione di impianti, di macchinari, di mobili, ecc.), mentre sembra trattarsi, nel caso in esame, di dipendenti con rapporto di impiego regolato dalle norme sul contratto d'impiego privato.

« La natura di tale rapporto, che per l'apposizione del termine di 90 giorni esclude il diritto alla permanenza oltre detto termine, è infatti chiaramente identificabile:

1°) nell'assunzione per prestazioni inerenti agli scopi istituzionali dell'ente;

2°) nell'esclusività della prestazione con carattere professionale;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

3°) nella continuità della prestazione sia pure nei limiti del termine apposto;

4°) nella retribuzione predeterminata;

5°) nella subordinazione e dipendenza gerarchica da organi dell'amministrazione statale.

(20438)

« BUZZI ».

Mozione.

« La Camera,

considerato che il criterio di ripartizione delle giornate-allievo e delle giornate-operaio basato sul coefficiente di disoccupazione ricavato dal rapporto tra la media degli iscritti della prima e seconda classe e la popolazione attiva, nonché sui dati del reddito medio per abitante calcolato per provincia, ha creato gravi sperequazioni soprattutto a danno delle zone montane;

considerate le particolari necessità dei comuni di montagna, nei quali il livello di vita delle popolazioni è estremamente basso, per il cumularsi in essi degli effetti della disoccupazione con quelli dell'ancor più grave sottoccupazione della massima parte dei loro abitanti, i quali nell'odierno stato dell'economia montana non traggono dalla terra il minimo vitale per loro e per le loro famiglie, e non hanno altre risorse di cui avvalersi;

rilevato che proprio nelle zone di montagna è più viva ed urgente da parte delle amministrazioni comunali la richiesta di opere pubbliche innumerevoli, indispensabili a creare condizioni d'ambiente idonee ad arrestare il preoccupante crescente spopolamento;

ritenuto che a tal fine i cantieri di lavoro e di rimboschimento si rivelano molto idonei, perché rappresentano uno strumento efficacissimo per compiere le opere più necessarie, che, anche se di modesta entità, non potrebbero essere altrimenti promosse nei piccoli comuni, date le note condizioni di bilancio, e per qualificare la numerosa mano d'opera generica;

constatato che l'esperienza di questi anni ha dimostrato che proprio nelle zone montane i cantieri di lavoro e di rimboschimento sono veramente utili anche da un punto di vista produttivistico, per l'ammirevole impegno che i montanari pongono nella esecuzione dei lavori che sanno destinati a portare benessere alle loro terre,

impegna il Governo

a disporre che — salva restando, nei confronti dei comuni del Mezzogiorno e delle isole, la percentuale loro riservata dall'articolo 64 della legge 20 aprile 1949, n. 264 — almeno metà

dei fondi stanziati e da stanziarsi per cantieri di lavoro e di rimboschimento sia destinata a cantieri da aprirsi nei comuni classificati montani a sensi della legge 25 luglio 1952, n. 991.

(73) « LUCIFREDI, GRAZIOSI, MARTINELLI, GEREMIA, BARTOLE, BELOTTI, MARCONI, VALSECCHI, MARENGHI, RIVA, FERRARIO, FABRIANI, BUCCIARELLI DUCCI, TOZZI CONDIVI, GIRAUDO, VIALE, CHIARAMELLO, BACCELLI, SORGI, BOLLA, CAPPÀ, DAZZI, MARTINO EDOARDO, SAVIO EMANUELA, SENSI, GARLATO, SCOTTI ALESSANDRO, ROSATI, PEDINI, VISCHIA, MERENDA, TOSI, CONCI ELISABETTA, AIMI, MANZINI, ALESSANDRINI, SPATARO, ROCCHETTI, ERMINI, VICENTINI, GUERRIERI FILIPPO, GASPARI, SAMMARTINO, PASINI, BERNARDINETTI, COLLEONI, GALLI, BIASUTTI, BIMA, PERDONÀ, DE BIAGI, VERONESI, GITTI, BIAGGI, CAVALLI, D'AMBROSIO, GOTELLA ANGELA, COTELLESA, BREGANZE, PINTUS, BUZZI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 21,30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

Lozza ed altri: Sistemazione nel ruolo dei maestri in soprannumero degli insegnanti inclusi nelle graduatorie ad esaurimento del concorso magistrale B-6 non ancora nominati (1916);

SECRETO e CASTELLARIN: Aggiunte e modifiche alla legge 10 marzo 1955, n. 96, concernente provvidenze a favore dei perseguitati politici antifascisti o razziali e dei loro familiari superstiti (2137).

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali (*Urgenza*) (1727) — *Relatore:* Lucifredi.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

3. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge.*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo concluso in Roma il 23 luglio 1955 fra l'Italia e la Svizzera concernente il finanziamento dei lavori per lo sviluppo e l'elettrificazione di alcune linee ferroviarie italiane che collegano i due Paesi, ed esecuzione della Convenzione stipulata il 23 luglio 1955 fra le ferrovie italiane dello Stato e le ferrovie federali svizzere per il finanziamento dei lavori previsti nell'Accordo suddetto (*Approvato dal Senato*) (2074);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2028).

4. — *Discussione della proposta di legge:*

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvata dal Senato*) (1932) — *Relatori:* Rocchetti, *per la maggioranza;* Capalozza e Murdaca, *di minoranza.*

5. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento

alimentare del Paese (Campagne 1948-49 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

Relatori: Vicentini, *per la maggioranza;* Assennato, *di minoranza.*

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale relativa alla creazione di una Organizzazione marittima consultiva intergovernativa ed Atto finale firmati a Ginevra il 6 marzo 1948 (*Approvato dal Senato*) (1540) — *Relatore:* Montini;

Adesione dell'Italia ai seguenti Accordi internazionali: Accordo tra il Governo d'Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui servizi di navigazione aerea in Islanda, concluso a Montreal il 16 settembre 1948; Accordo sulle stazioni meteorologiche oceaniche del Nord Atlantico, concluso a Londra il 12 maggio 1949, Accordo tra il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il Governo di Danimarca sui servizi di navigazione aerea in Groelandia e nelle isole Far Oer, concluso a Montreal il 9 settembre 1949 (*Approvato dal Senato*) (1541) — *Relatore:* Montini,

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni n. 100, 101 e 102 adottate a Ginevra dalla 34ª e dalla 35ª Sessione della Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (*Approvato dal Senato*) (1681) — *Relatore:* Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa all'equipollenza dei diplomi per l'ammissione alle università, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (1704) — *Relatore:* Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione Universale sul diritto d'autore, firmata a Ginevra il 6 settembre 1952 e dei Protocolli n. 2 e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1705) — *Relatore.* Montini.

7. — *Discussione del disegno di legge.*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2029) — *Relatore.* Troisi.

8. — *Discussione della proposta di legge:*

LOZZA ed altri. Norme relative ai concorsi speciali riservati a candidati appartenenti

nenti ad alcune categorie di perseguitati politici e razziali e sistemazione dei vincitori nei ruoli del Ministero della pubblica istruzione (27) — *Relatore*: Natta.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

Istituzione della zona industriale di Savona (1150) — *Relatori*: Cappa e Geremia.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

TOGNI ed altri: Provvedimenti per la zona industriale apuana (265) — *Relatori*: Bellotti e Cappa;

MICHELI e VISCHIA. Provvedimenti per la zona industriale ternana (*Urgenza*) (321) — *Relatori*: Caiati e Cappa.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli.

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore*: Elkan.

12. — *Votazione per l'elezione di sei rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.*

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI