

DCLIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 22 OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONE**

INDICE

	PAG.
Congedo	36937
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1957-58 (2999)	36938
PRESIDENTE	36938
MACRELLI	36938, 36971
MURDACA, <i>Relatore</i>	36940
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	36946
	36966, 36971
RAPELLI	36971
COLASANTO	36971
DE CAPUA	36971
RUBEO	36971
BIASUTTI	36971
PRIORE	36971
BUBBIO	36972
MOSCATELLI	36972
POLANO	36972
Proposta di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	36937
MURDACA	36937
MOTT, <i>Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica</i>	36938

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato De Caro.

(È concesso).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa del deputato Murdaca:

« Norme per il conferimento di posti di ruolo occupati interinalmente da sanitari da oltre dieci anni » (3135).

L'onorevole Murdaca ha facoltà di svolgerla.

MURDACA. La proposta di legge riprende una proposta che era stata presentata dal defunto onorevole Selvaggi e che portava il numero 1816. Essa risponde ad una vera esigenza di giustizia in quanto si è verificato nell'amministrazione degli enti pubblici e degli enti locali il fatto veramente irregolare che alcuni sanitari, chimici, veterinari, erano alle dipendenze di questi enti con il sistema, diremo, dell'interinato e svolgevano la loro attività da alcuni anni, qualcuno da un decennio e qualcuno anche da un ventennio, senza che la loro posizione fosse stata in qualche modo regolarizzata. È sopraggiunta la legge del 1945 che ha creato la famosa categoria degli avventizi; tuttavia questa categoria dei medici, dei chimici e dei veterinari, la cui sistemazione era prevista dal testo unico delle leggi sanitarie, non venne

La seduta comincia alle 10.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 18 ottobre.

(È approvato).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

considerata. Sicché nella mia proposta di legge chiedo che venga eliminato questo stato di disparità tra una categoria di dipendenti statali ed un'altra categoria di dipendenti degli enti pubblici quale è quella dei sanitari, veterinari e chimici, i quali non sono stati sistemati con la legge del 1945. Ripeto, è una lacuna di quella legge ed è per questo che molti enti locali, fra i quali, in primo luogo, il comune di Napoli, compenetrandosi della situazione di questo personale, hanno ritenuto di non mettere a concorso i posti da questo occupati.

Concludendo, questa mia proposta di legge vorrebbe porre termine allo stato di irregolarità in cui si trovano questi dipendenti per giungere alla loro definitiva sistemazione. Per queste ragioni ne raccomando alla Camera la presa in considerazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MOTT, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica*. Il Governo, con le più ampie riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Murdaca.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (2999).

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

Continuiamo nello svolgimento degli ordini del giorno.

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

« La Camera

fa voti perché si provveda:

1°) a migliorare l'orario e le fermate dei treni lungo le linee:

- a) Bologna-Ancona,
- b) Roma-Ancona-Bologna,
- c) Ravenna-Rimini,

2°) a dotare di passaggio a livello il tratto di linea Cesena-Gambettola nelle immediate vicinanze della città;

3°) a ricostruire la ferrovia Rimini-San Marino,

4°) a mantenere in efficienza la ferrovia Rimini-Novafeltria ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MACRELLI. Signor Presidente, ella e la Camera si saranno accorti che non ho partecipato alle discussioni generali sui vari bilanci con dei lunghi e motivati discorsi, come era mia abitudine in passato. Questa volta invece mi sono limitato a presentare degli ordini del giorno che, secondo me, forse servono meglio, in primo luogo per l'economia di tempo e in secondo luogo perché impegnano più decisamente, non vorrei dire compromettono, i ministri competenti.

Questa volta ho presentato un ordine del giorno anche sul bilancio dei trasporti e ho richiamato l'attenzione del ministro su alcuni problemi di pratica attuazione che riguardano la regione nella quale io esplico la mia attività, la Romagna, e naturalmente la città di Cesena.

Ebbi occasione, onorevole ministro, di scriverle una lunga e circostanziata e motivata lettera proprio alla vigilia della modificazione dell'orario per la stagione estiva ed ella fu molto compiacente nel darmi una risposta altrettanto lunga e, dal suo punto di vista, anche esauriente: dal mio punto di vista, no, perché ella non è venuto incontro a tutte le legittime aspirazioni della Romagna e particolarmente della riviera adriatica.

Non sto a illustrare l'importanza turistica di quella zona. Se noi vogliamo favorire il turismo, se è vero che il turismo in seno al mercato comune diventerà una delle attività maggiori e migliori dell'economia italiana, se noi vogliamo vincere o uguagliare la concorrenza degli altri paesi, dobbiamo migliorare la nostra attrezzatura. E fra le attrezzature che servono per il turismo è indubbiamente anche quella dei trasporti ferroviari, dei trasporti automobilistici, ecc.

Orbene, in quella risposta, onorevole ministro, ella faceva però delle giuste affermazioni, e mi metteva al corrente degli sforzi compiuti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Io ne presi atto allora, ma quello che si è fatto non basta, onorevole ministro. Pensi che solo quest'anno il numero delle presenze nella riviera adriatica ha superato gli 8 milioni. Quindi tutte le provvidenze adottate dall'amministrazione ferroviaria sa-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

ranno per l'avvenire insufficienti o almeno non sono capaci di rispondere alle esigenze del turismo.

Quindi, vorrei pregare lei e i suoi uffici competenti in questa materia di rivedere non solo l'orario, ma anche le fermate dei treni sulle linee Bologna-Ancona, Roma-Ancona-Bologna, Ravenna-Rimini.

Dato il tempo a mia disposizione, non mi intrattengo su altri particolari. Metterò a sua disposizione, onorevole ministro, le osservazioni e le proposte che mi sono pervenute dalle camere di commercio di Forlì e di Ravenna e mi auguro che ella possa andare incontro alle legittime esigenze della Romagna.

Mi consenta, onorevole ministro, una semplice osservazione, starei per dire un po' interessata, egoisticamente limitata alla città dove io vivo: Cesena. Chiedevo, nella lettera citata, che si fermassero anche a Cesena alcuni rapidi. Ella mi ha risposto che, se cede alle richieste di Cesena, anche altre città lungo la linea avanzeranno la stessa richiesta. Mi permetto di osservare, onorevole ministro, che vi è una gran differenza tra Cesena e altre città della linea, perché Cesena è lo scalo naturale della riviera romagnola che va da Cervia fin quasi a Rimini ed è anche lo scalo per le zone turistiche della valle del Savio.

Oltre a Cesena, con la sua Malatestiana ed altre opere artistiche che formano il suo vanto e la sua gloria, è opportuno ricordare Sarsina, patria di Tito Maccio Plauto, con ricchezze archeologiche interessantissime ed un museo che ricorda il passato di gloria di questa che fu la città più importante dell'Umbria. Inoltre, bisogna ricordarsi di Bagno di Romagna, con le terme di Sant'Agnesa, e soprattutto dell'Appennino tosco-romagnolo che può attirare grande massa di turisti, con le sue foreste, coi Mandrioli, le sorgenti del Tevere, ecc.

Oggi abbiamo sentito parlare nuovamente di lotte tra la strada e la rotaia. L'onorevole Murdaca ne ha fatto cenno nella sua rapida ma pregevole relazione. Non credo che debba esservi una battaglia, bensì una concorrenza legittima, giusta e comprensibile. Però, a questo proposito, non vorrei si dimenticasse che la famosa autostrada che dovrebbe andare da Bologna a Rimini è stata messa un po' nel dimenticatoio. Infatti, la grande arteria del sole da Bologna ha deviato verso Firenze, abbandonando completamente la Romagna. Ciò ha costituito una specie di frode nei nostri confronti. Occorre porvi

rimedio e penso, onorevole ministro, che una sua buona parola potrà avere valore determinante.

Ho scritto recentemente una nota all'onorevole ministro dei trasporti per richiamare la sua attenzione anche sul problema dei passaggi a livello. Ella mi ha risposto con una lettera molto breve ma sintomatica, nella quale si dice che la questione rientra nella competenza degli enti proprietari delle strade. Faccio presente che i passaggi a livello, a cui faccio cenno nel mio ordine del giorno, posti nelle immediate adiacenze della mia città, impediscono regolarmente il transito non soltanto d'estate, ma anche d'inverno. Ed assistiamo tutti i giorni al formarsi di lunghi cortei di macchine sulla strada di Cesenatico e di Cervia, senza che si provveda adeguatamente, poiché, come dice l'onorevole ministro, debbono provvedere in merito gli enti proprietari delle strade.

Questi enti sono comuni e province, che non hanno mezzi a disposizione perché i loro bilanci sono molto modesti. Ritengo, quindi, che sia l'amministrazione dello Stato a dover intervenire, facendo qualsiasi sforzo per impedire il perdurare di questi ostacoli soprattutto in strade che, pur essendo di natura provinciale e comunale, sono diventate arterie di grande comunicazione.

Richiamo infine, onorevole ministro, la sua attenzione su due ferrovie che almeno in parte potrebbero quasi assurgere ad argomento politico oggi: in primo luogo sulla ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino. Ho fatto oggetto di questo argomento nei miei molteplici interventi al Senato ed alla Camera, anche quando esisteva una situazione politica diversa dall'attuale. Vi sono precisi impegni e precise convenzioni tra la Repubblica italiana e quella di San Marino: quel treno azzurro, che partiva da Rimini ed arrivava fino al culmine, si può dire, del Titano, costituiva non soltanto una necessità ambientale, ma soprattutto un mezzo per lo sviluppo del turismo e per l'Italia e per la repubblica di San Marino. Attendo a questo proposito delle assicurazioni da parte del ministro.

Infine raccomando la conservazione di un'altra ferrovia, la Rimini-Novafeltria. Mi sono rivolto più volte al ministro ed ho avuto anche assicurazioni, sia pure limitate nello spazio e nel tempo, per cui sembrava che potessimo mettere un po' il cuore in pace. Ma si sono sentite tante voci in questi giorni, vi sono state riunioni a Stresa ed altrove, si è sentito suonare qualche campanello di

allarme. Ora neanche a farlo apposta la ferrovia Rimini-Novafeltria è una delle migliori che esistano nel nostro paese. Ho qui un fascicolo che metterò a disposizione dell'onorevole ministro in cui si trovano elementi tecnici, economici e sociali di valutazione circa l'opportunità della conservazione di questo esercizio ferroviario. Non spendo pertanto altre parole e mi auguro che nella risposta che l'onorevole ministro dovrà dare proprio oggi egli possa fornire assicurazioni tali da tranquillizzare non tanto me quanto le popolazioni che ho l'onore di rappresentare in questa Camera.

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

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Murdaca.

MURDACA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo scusa se in questa replica non sarò in grado di fornire sufficienti dati tecnici per controbattere le osservazioni fatte. Siamo in un periodo di lavoro vorticoso, per cui non è facile nelle poche ore che intercorrono tra la chiusura della discussione generale e la replica del relatore fornirsi di tutti gli elementi necessari.

L'andamento della discussione ha posto in rilievo i temi fondamentali, ormai ricorrenti, della politica dei trasporti nei suoi aspetti economici e finanziari. Ma mi sia consentito di dire che una prima osservazione che mi è balzata chiara alla mente è stata questa, che il tema è stato trattato da molti colleghi sotto un angolo visuale particolaristico, vorrei dire quasi personale, per non dire collegiale, perché potrebbe essere un termine offensivo ai colleghi nell'avvicinarsi della campagna elettorale. Lo si rileva anche dal fatto che essi intendevano dimostrare la validità delle loro argomentazioni con esempi tratti sempre dalla loro regione. Ora, sta di fatto che questi problemi se vengono considerati separatamente gli uni dagli altri non possono dare la sensazione precisa della realtà della situazione e non possono suggerire i mezzi idonei per arrivare alla soluzione alla quale noi ci lusinghiamo di poter arrivare.

In sostanza, andando per quanto possibile per ordine, quali sono stati i problemi che sono affiorati nella discussione? Il vecchio tema che riguarda principalmente il Ministero dei trasporti (perché come la Camera sa il bilancio ne comprende in realtà due: quello vero e proprio del Ministero e quello dell'Azienda delle ferrovie dello Stato), il vecchio tema, dicevo, importante quanto mai, che potremmo anche definire la pole-

mica tra la strada e la rotaia, è stato l'oggetto di quasi tutti i discorsi pronunciati nel corso della discussione su questo bilancio. E da tutti gli interventi dei colleghi mi pare di poter desumere — ed è questo un motivo di soddisfazione per me, modesto relatore, e soprattutto per l'onorevole Angelini, ministro dei trasporti — che in sostanza la tesi da tutti accolta è quella della necessaria convivenza dei due mezzi di trasporto per strada e per rotaia. Del resto non poteva non essere così perché le statistiche, gli studi, ed anche le critiche pubblicate periodicamente su tutte le riviste della materia non fanno che ribadire questo concetto: che allo sviluppo della strada si accompagna con lo stesso ritmo lo sviluppo della rotaia.

Questa tesi, che chiameremo della convivenza, ha trovato, dicevo, il maggior credito nei rilievi che sono stati fatti qui. In alcuni settori, in alcune zone il trasporto su strada si presenta come il più vantaggioso in conseguenza della sua elasticità, perché non deve obbedire a quel binario obbligato che è tante volte causa di intralcio o di ingorgo. Per questo motivo noi riteniamo che in alcune zone la ferrovia sia un mezzo ormai superato; di questo, comunque, parleremo allorché tratteremo del ridimensionamento e dell'ammmodernamento della Azienda delle ferrovie statali. Questa maggiore possibilità di prestazioni elastiche, di sveltimento dei trasporti fa sì che il trasporto su strada presenti notevoli punti di vantaggio rispetto a quello su rotaia per il medesimo luogo. E lo sviluppo del traffico su strada è dimostrato dall'aumento che ogni anno si registra nel traffico motorizzato, sia per il settore merci, sia per quello viaggiatori.

Come accennavo nella mia succinta relazione, stando alle ultime statistiche, nel mondo circolano 96 milioni di autoveicoli, di cui 4 milioni 554 mila in Italia. Ma non è chi non veda come la circolazione di questi mezzi motorizzati vada ogni giorno aumentando, direi spaventosamente aumentando, per cui si rende necessario lo studio di diversi problemi, in primo luogo quello della circolazione, a cui è connesso il problema della velocità, nonché tutti gli altri problemi conseguenziali.

Il problema della circolazione, data la sua grande importanza, è già allo studio del Ministero dei trasporti. Noi sappiamo che è stato presentato un disegno di legge, che è già all'ordine del giorno, per la modifica del codice stradale della circolazione. Ed a questo proposito mi sono permesso di inserire nella mia relazione un breve accenno, perché esso

mi sembra quanto mai pertinente. Negli ultimi tempi la circolazione su strada ha determinato un enorme numero di incidenti. Ogni giorno, esaminando le statistiche, dobbiamo dolorosamente constatare come questo problema susciti una sempre maggiore preoccupazione nei dirigenti e negli ambienti responsabili. Per quanto riguarda la velocità, i giudizi sono diversi, talvolta agli antipodi gli uni rispetto agli altri. A me pare, onorevoli colleghi, che la velocità non sia un elemento facilmente controllabile; ecco perché nella relazione che ho avuto l'onore di presentare a proposito di questo tema, dicevo che a me sembrava che quel voler limitare la velocità con un termine fisso, con un chilometro-ora fisso, non fosse il metodo più adatto, più idoneo; e mi rifacevo alla norma del codice stradale da modificare, ma non ancora modificata, per cui il conducente d'un veicolo deve essere sempre padrone del veicolo stesso.

Mi pare, onorevoli colleghi, sia questo un criterio che in certo qual modo possa meglio servire di quello di un limite fisso della velocità, giacché non saprei come si potrebbe controllare una velocità di 40-45-50 chilometri l'ora, specie in certe condizioni del traffico nella nostra città di Roma, che forse è quella che deve sotto questo riguardo maggiormente preoccuparci. Vi sono, mi pare, dei casi in cui, se si va troppo, piano si finisce con l'intracciare la circolazione, e quindi i 40 chilometri sono troppo pochi, mentre vi sono degli altri casi in cui i 40 chilometri sono troppi.

Ecco quindi perché, come ha detto anche l'onorevole ministro nel suo discorso di replica alla discussione sul bilancio dei trasporti al Senato e come ho accennato io stesso nella mia relazione scritta, si dovrebbe escogitare un sistema migliore, perché questo non è certo l'ideale.

Accanto a questo problema della circolazione e della velocità, una proposta che mi sembra veramente rispondente alle esigenze della vita moderna e che ha trovato riscontro in altre legislazioni di nazioni straniere è quella dell'assicurazione obbligatoria. Mi pare che questo sistema dell'assicurazione obbligatoria non faccia poi, del resto, che riprendere tutto il sistema assicurativo, previdenziale, mutualistico della nostra legislazione, non faccia cioè che obbedire ad una esigenza del progresso, ad una esigenza della vita moderna.

Noi deputati avvocati, che esercitiamo un po', a tempo perso, la professione, perché il tempo che ci impegna nella vita parlamentare non ci consente di farlo con la do-

vuta diligenza, abbiamo spesso notato come talvolta siamo costretti a compiangere le vittime di questi incidenti stradali, nel senso che colui che ha commesso il reato, che ha causato l'incidente colposo, non ha sovente il becco d'un quattrino per poter risarcire gli infortunati, e questa circostanza è causa talvolta di dolorosissime conseguenze per le famiglie degli infortunati, per i poveri figli rimasti talvolta vittime della perdita del proprio padre o della propria madre.

Questa assicurazione obbligatoria, quindi, di cui si sono anche fatti promotori molti onorevoli colleghi con proposte di legge che, sia pure soltanto nelle linee generali, sono state anche deliberate in sede di Commissione, mi pare dovrebbe essere guardata con simpatia dai competenti organi del Governo e da quelli dello stesso ramo assicurativo, giacché risponderebbe ad una esigenza di giustizia e di progresso della vita moderna.

Qualcuno dei colleghi, accanto a questo problema della circolazione e dei trasporti terrestri, ha, *per incidens*, parlato — anche se fuggevolmente, data la rapidità con cui si è svolta la discussione del bilancio, che non avrebbe consentito davvero di attardarsi maggiormente — dei trasporti aerei. L'argomento mi pare sia più che pertinente, perché, se esiste una polemica tra strada e rotaia e se questa polemica si risolve nel senso che ho avuto l'onore di spiegare poco fa, mi pare non debba essere trascurato neppure questo problema dei trasporti aerei, sia dal punto di vista dei trasporti mediante aeroplani, sia da quello dei trasporti mediante elicotteri.

Penso, onorevoli colleghi, che utilmente si inserisca questo argomento in questa polemica tra strada e rotaia, ed esso deve essere tenuto presente non dico come un terzo incomodo che possa render vana la contesa tra strada e rotaia, ma certamente deve essere tenuto presente nella valutazione dei termini e nella risoluzione del problema. Necessita, quindi, da questo punto di vista, che il mezzo aereo venga da noi considerato e che la nostra legislazione in proposito non venga lasciata indietro rispetto a quella di tante altre nazioni civili, le quali hanno provveduto con disposizioni di legge ad inserire nell'attività della vita moderna questo modernissimo mezzo.

Però, qualche cosa si va facendo anche da noi: come ho detto in altra occasione, la creazione del sottosegretariato per l'aviazione civile è uno degli aspetti che su questo terreno ci dà maggior conforto. Inoltre, ho

il piacere di annunciare alla Camera (poiché credo che non molti ne siano informati) che il 27 prossimo, cioè domenica, per iniziativa del comune di Milano si terrà in quella città un convegno dei sindaci di Milano, di Torino e di Genova per trovar modo di adottare il sistema degli elicotteri nei trasporti rapidi fra questi tre grandi centri dell'Italia settentrionale. Non vedo, dunque, come non si possa tenere in considerazione questo aspetto nuovo della vita moderna, questo nuovo importante mezzo di trasporto, tanto più che con esso si creano le premesse di una certa concorrenza alla strada e alla rotaia.

Necessita quindi, come dicevo, che questo aspetto sia guardato attentamente, e sia guardato sotto il profilo di quel coordinamento del quale molti colleghi hanno parlato e che io stesso ho trattato, sia pur brevemente, nella relazione. Per questa e per altre numerose ragioni che riflettono la politica degli investimenti, dobbiamo essere quanto mai oculati, prudenti e — direi — lungimiranti, perché la questione dei trasporti deve avere una visuale molto lontana, forse più e meglio di qualsiasi altra politica. Come dicevo nella relazione, mi pare quanto mai opportuno che in questo settore della attività umana non si rimanga fermi, ma ci si muova con forza dinamica quanto mai accelerata, poiché, diversamente, rischieremmo di vedere oggi come anacronistico quello che ieri sembrava modernissimo e addirittura insuperabile. I tempi sono quelli che sono e abbiamo visto i grandi progressi fatti in tutti gli altri settori dell'attività umana, e mi pare che questo sia forse il settore in cui la tecnica ha avanzato con passi veramente giganteschi.

Un altro punto trattato dagli intervenuti in questo dibattito è quello delle ferrovie e tranvie in regime di concessione. Mi pare tuttavia che nessuno degli intervenuti abbia voluto esaminare a fondo la portata della legge 2 agosto 1952, n. 1221, che prevede il risanamento di queste ferrovie e tranvie in regime di concessione. La legge n. 1221 può avere un unico difetto nella sua sommaria struttura, unico difetto che ci assilla e sgomenta sempre: il finanziamento, che può essere non adeguato alle finalità che la legge persegue e ai criteri che la legge pone. Ma indubbiamente questa legge ha funzionato ed è riuscita a risolvere in gran parte i problemi relativi alle ferrovie in concessione. Se i finanziamenti vi saranno, credo che questa legge risponderà in avvenire alle esigenze per cui è stata creata.

Non altrettanto si può dire per le reti suburbane, le quali devono pure essere guardate con assoluta attenzione perché le reti suburbane ci pongono una questione che noi abbiamo rilevato dalle statistiche, che cioè l'intensità dei viaggiatori è maggiore nei tratti brevissimi, e le reti suburbane rappresentano dei tratti brevi, i quali consentono ai nostri lavoratori, ai nostri operai e ai nostri professionisti di avvicinarsi con rapidità al luogo di lavoro.

Sono problemi naturalmente urbanistici e quindi per essere tali sono di pertinenza anche degli enti locali, per cui il Ministero dei trasporti può fare soltanto qualche cosa, certamente non può fare tutto; può sollecitare l'intervento dello Stato, perché questi problemi, pur essendo di competenza degli enti locali, fuoriescono dalla orbita degli enti medesimi in quanto investono problemi di maggiore importanza sociale ed economica; ma, certamente, il Ministero dei trasporti non può risolvere *in toto* questo problema senza l'aiuto degli enti locali.

Noi sappiamo che gli enti locali sono talvolta in condizioni così deficitarie da non poter porre tutto il loro sforzo alla soluzione di questi problemi. È il caso del comune di Roma per il quale dobbiamo spesso intervenire con leggi speciali per cercare di sanare il bilancio dell'azienda municipale e delle ferrovie suburbane.

A questo problema si ricollega quello della metropolitana.

Non si può stare a Roma, non si può parlare di bilancio dei trasporti, non si può parlare di rete urbana e di rete suburbana senza parlare del problema della metropolitana di Roma, che è un problema che investe un larghissimo settore dell'attività della nostra capitale, è problema che è posto alla attenzione di tutti i cittadini romani, direi che è problema popolare, a conoscenza di tutti: tutti esprimono la loro opinione, tutti credono di essere autorizzati a dire la propria parola su questa questione.

Ecco perché su questo problema dobbiamo essere quanto mai chiari (e certamente lo sarà il ministro Angelini) anche in rapporto ad un avvenimento che è prossimo nella nostra vita nazionale: quello delle olimpiadi.

Noi speriamo di essere se non in tutto, in certo qual modo attrezzati ad affrontare questo avvenimento sportivo di grande importanza; ed ecco perché la metropolitana assume in questo momento una importanza maggiore. Certo è confortante leggere le statistiche del rendimento del primo tratto della

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

ferrovia metropolitana dalla stazione Termini all'E. U. R. Ed io sottolineo il concetto già espresso in poche parole nella mia relazione: che in questo campo si deve e si può essere ottimisti, perché, naturalmente, quando si dà inizio ad un collegamento di questo genere, non mai conosciuto nella città, non troppo usato dai cittadini perché non abituati a questo mezzo (l'uomo, purtroppo, è un animale abitudinario), non si possono attendere subito grandi risultati. Ma se questo primo tratto della metropolitana dalla stazione Termini all'E. U. R. dà un rendimento soddisfacente, fa prevedere che il bilancio possa essere presto pareggiato e forse reso anche attivo. Mi pare, quindi, che questo problema vada guardato con particolare simpatia anche per l'altro aspetto che si ricollega alla questione precedente della circolazione, per il quale aspetto ritengo che ormai bisogna sfruttare o il sottosuolo o, come si suol dire, il soprasuolo, per alleggerire il traffico e la circolazione.

Credo che sia più facile (non sono un tecnico e quindi non posso improvvisare in questo campo) procedere per questi collegamenti nel sottosuolo anziché nel soprasuolo. Ed è questo un motivo per cui noi dobbiamo cercare di andare incontro alle esigenze del comune di Roma, trovando il sistema di collegare con rapidità e con intelligenza i punti più nevralgici della nostra capitale. Se sapremo collegare questi punti nevralgici di Roma, certamente saremo in grado di dare a questo servizio una importanza straordinaria, riuscendo nel contempo a fare quadrare in certo qual modo il bilancio di questa speciale ferrovia sotterranea. Del resto, è motivo di conforto l'esempio che ci viene dalle grandi città delle altre nazioni, New York, Parigi, Londra, ecc. Secondo le statistiche, mentre noi abbiamo 3 mila viaggiatori al chilometro, al giorno, a Parigi se ne contano 16 mila, a New York 10 mila e più; il che fa pensare che questo mezzo di collegamento, quanto mai rapido e comodo, incontra la simpatia del pubblico. Ecco, dunque, che parlando del problema della metropolitana, noi dobbiamo naturalmente tener conto dei suoi vari aspetti, ma con un certo, fondato ottimismo.

Onorevoli colleghi, dopo questa rapida rassegna del bilancio vero e proprio dei trasporti, per il quale non enuncio cifre che mi sembra siano abbastanza chiare nella mia relazione e nel disegno di legge presentato al Senato dal ministro competente, l'unico rilievo che potrebbe essere mosso è quello relativo all'aumento di spesa, del quale si è già

parlato in questa aula: ma abbiamo già visto che questo aumento è dovuto esclusivamente al gioco automatico dell'aumento degli stipendi, delle indennità e di altre incombenze in base alle leggi emanate in quest'ultimo periodo di tempo e in base alla legge-delega del 1955.

Passando a trattare l'argomento relativo al bilancio dell'azienda ferroviaria, mi pare che il punto sul quale si siano concentrati gli interventi dei colleghi, alcuni con parole di conforto, altri con accenti di accusa e vorrei dire quasi di denigrazione, il punto essenziale, dicevo, sia da considerare quello del famoso disavanzo. Scrivevo nella mia relazione che questo è un argomento del quale si impadronisce facilmente l'opinione pubblica, l'uomo della strada, il cittadino, nel senso che tutti si ritengono in grado di parlarne, ma che nessuno cerca di andare al fondo della questione per scoprire le cause vere di questo disavanzo.

Nell'intento di mettere in evidenza le ragioni del disavanzo del bilancio delle ferrovie, mi limiterò a due osservazioni: la prima, che per altro è stata messa bene in luce da parte di altri colleghi, si riferisce alla ricostruzione del materiale nel periodo immediatamente successivo alla guerra. Su questo non ci attarderemo perché mi pare che sia da tutti pacificamente riconosciuto trattarsi di un importante elemento che ha determinato l'aggravio delle spese. Tuttavia debbo precisare che non è tanto la spesa per la ricostruzione del materiale danneggiato dalla guerra che ha inciso in misura notevole sul disavanzo dell'azienda quanto, vorrei dire, la fretta che si è dovuta usare per la ricostruzione. Dopo gli eventi bellici, quando — per usare una espressione esagerata — non un solo metro di ferrovia era in buono stato, che cosa doveva fare l'amministrazione, che cosa doveva fare il nostro Governo? Non si poteva, evidentemente, fare altro che correre ai ripari. Quindi una parte delle somme che si sono spese avrebbe potuto essere più redditizia, se, con più tempo a disposizione, fosse stato possibile usare maggiore accorgimento e maggiore prudenza. Senonché, come ho detto, la casa bruciava e quella della urgenza era la prima necessità. Il fatto poi che nei primi esercizi si siano stanziati le forti somme che tutti sanno, appunto per l'urgenza cui ho accennato, ha fatto sì che successivamente vi fosse un certo rallentamento nella erogazione di somme per le ferrovie. Questo ha dato possibilità a qualcuno di parlare di immobi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

lismo, ma, ripeto, il rallentamento era dovuto alla maggiore spesa affrontata precedentemente.

Ma la ragione fondamentale del disavanzo è indubbiamente insita negli oneri extra-aziendali. Indubbiamente ha ragione il ministro Angelini quando dice che questi oneri rappresentano il corrispettivo di prestazioni che le ferrovie compiono a favore di altri ministeri, per cui essi vanno posti a carico o di questi ultimi o del tesoro. Non è evidentemente giusto che le ferrovie debbano sopportare dei pesi per altre amministrazioni. Quindi noi salutiamo con piacere l'avvenuto rimborso di 40 miliardi a questo titolo, rimborso dovuto certamente alla insistenza tenace dell'onorevole Angelini e speriamo che la cifra aumenti, dal momento che gli oneri extra-aziendali, secondo quanto si è accertato, raggiungono i 67 miliardi e li superano.

Posto comunque che un certo disavanzo permane, seppure ridotto, devono vivere le ferrovie dello Stato? Questo l'interrogativo che si sono posti certi esasperati critici. A questo proposito mi soccorre un argomento assai intelligente che traggio dalla assai pregevole relazione del senatore Corbellini: si tratta, infatti, di uno di quegli argomenti che, come si suol dire, tagliano la testa al toro. Se noi dimostriamo che, nonostante la concorrenza degli autotrasporti e degli aerei, concorrenza sempre più dura nella vita moderna, il traffico delle ferrovie aumenta, sia nel servizio dei viaggiatori sia nel servizio delle merci, ciò vuol dire che questo organismo è un organismo vitale che merita di essere considerato nel giusto valore e che non può essere assolutamente soppresso.

Un'azienda come quella delle ferrovie, che, soggetta a un regime di concorrenza talvolta spietato da parte di aziende private che gestiscono linee automobilistiche e da parte dei trasporti aerei, riesce a dare un indice del miglioramento della sua attività, deve essere giudicata insopprimibile, deve continuare il servizio sociale al quale è destinata.

Bisogna piuttosto trovare gli accorgimenti per rendere questa azienda più vitale, per darle un maggiore incremento. Ed ecco perché l'impostazione del bilancio deve avere quella chiarezza di cui sempre si parla.

Nel nostro caso si tratta di una azienda privata, che agisce in base al suo tornaconto soltanto, che quindi continua la sua attività se è in attivo e chiude i suoi battenti se è in passivo. La nostra azienda non può rego-

larsi in questo modo e quindi deve attrezzarsi per cercare di porre riparo a questo disavanzo e migliorare la sua vitalità. Mi pare che questa sia stata la linea fondamentale che è stata tenuta presente anche nello sviluppo di quel pregevolissimo piano del direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegner Risone, studio veramente accurato che mette in evidenza, con una chiarezza comprensibile anche a coloro che non si intendono di questi problemi, quali sono veramente le deficienze dell'azienda ferroviaria e quali potrebbero essere gli accorgimenti per arrivare alla soluzione che tutti ci proponiamo ed eventualmente al pareggio del bilancio, com'è nei nostri auspici.

Occorre quindi attrezzarsi per aumentare i ricavi e ridurre i costi di esercizio; occorre operare, per quanto è possibile, in base ai sistemi dell'iniziativa privata, senza però seguirli integralmente, per le ragioni che ho detto.

Mi pare che la linea da seguire su questo punto sia quella sulla quale tutti siamo d'accordo. Forse vi è stata qualche voce discorde; tuttavia mi pare che siano tutti concordi sulla prima parte di questa impostazione, cioè sull'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Non tutti sono d'accordo nei dettagli; e questo per motivi di carattere personale e regionale. Se noi riuscissimo a liberarci di questi schemi soggettivi e volessimo essere veramente oggettivi nella soluzione di questo problema, saremmo sulla buona strada.

L'onorevole Bima, che più di ogni altro ha posto l'esigenza del ridimensionamento con argomenti che in alcune parti mi permetterò di riprendere, ha ragione se non in tutto, perlomeno in gran parte, .

Quando parliamo di ridimensionamento, noi dobbiamo tenere presente gli elementi che si possono desumere dai dati in nostro possesso. I colleghi hanno fatto spesso riferimento ai numeri per giungere ad una valutazione esatta del problema. Ma, insieme con le statistiche del traffico attuale che abbiamo studiato nel presentare la relazione e nel preparare questa replica, noi non possiamo non tener conto che il servizio ferroviario raccoglierà in avvenire un numero sempre maggiore di viaggiatori per lunghe e brevissime distanze, mentre quelle medie saranno per lo più coperte da mezzi di altro genere. Le caratteristiche del traffico, in base appunto ai rilievi statistici, denotano un aumento nel numero dei viaggiatori superiore a quello dei viaggio-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

tori-chilometro, nonché una diminuzione della distanza media.

Per queste ragioni non posso concordare con le tesi egregiamente illustrate dall'ottimo collega onorevole Vedovato, il quale nell'esprimere il suo punto di vista ha usato parole un po' forti anche nei confronti della relazione, quasi che quanto abbiamo scritto non fosse basato su precisi elementi di fatto.

La impostazione data al problema dall'onorevole Vedovato è indubbiamente suggestiva, ma, me lo si consenta (e mi dispiace che il collega non possa ascoltare questa mia sincera, appassionata e amichevole critica) non ha una sostanza. Egli enuncia dei dati ma non porta l'argomento sino alle ultime conseguenze e cade proprio in quel difetto di cui ho parlato all'inizio di questa mia replica. A proposito del ridimensionamento al quale l'azienda delle ferrovie intenderebbe far ricorso, con la massima prudenza e saggezza e dopo accurati studi, l'onorevole Vedovato sostiene una tesi ad avallare la quale adduce esempi tratti dalla sua regione. E, rifacendosi alla relazione pregevolissima del senatore Corbellini afferma che la spesa di cui egli ha parlato sarebbe ben poca cosa per il grande bilancio dell'azienda. Egli non tiene conto però del fatto che le ferrovie di cui ha patrocinato la causa (quella della Val d'Elsa e quella di Faenza, se ho ben compreso) non possono eternamente restare in una determinata condizione, ma richiedono continuamente spese di manutenzione e rimodernamenti, e che non può essere sufficiente la spesa della sovvenzione. Se le cose stessero nel modo indicato dall'onorevole Vedovato, il suo ragionamento — apparentemente inoppugnabile dal punto di vista della logica economica — potrebbe essere accettabile; ma non lo è più se si pone mente al fatto che le spese di esercizio si andranno sempre più aggravando per la concorrenza di più moderni e facili mezzi. Su questo punto egli non ha sufficiente fermato la sua attenzione: non è vero che le ferrovie, se rimodernate in determinati tratti, possano risolvere il problema del trasporto, perché accanto a questo ammodernamento si sviluppano maggiormente, con un ritmo più accelerato, in una proporzione maggiore, altri mezzi automobilistici e di altra natura che per i piccoli tratti indubbiamente esercitano una concorrenza molto forte nei confronti delle piccole ferrovie.

È questa una conferma di quello che ho detto poco fa a proposito della maggiore affluenza dei viaggiatori nelle grandi distanze che nelle medie.

Non è esatto quello che ha detto nella relazione davanti al Senato l'onorevole Corbellini, che si debba corrispondere alle ferrovie in concessione che si potrebbero istituire in quelle zone o alle aziende automobilistiche, quello che veniva impiegato per mantenere in vita queste ferrovie da ridimensionare. Perché, se noi ridimensioniamo e facciamo un taglio di alcune ferrovie che si rivelano assolutamente passive e inadatte allo scopo e le sostituiamo con mezzi più rapidi o con linee automobilistiche, non è vero che l'azienda ferroviaria debba corrispondere delle sovvenzioni uguali a quelle che occorrerebbero per mantenere in vita quelli che sono stati chiamati « rami secchi ». In quanto le nuove sovvenzioni possono venir diminuite oppure possono venir abolite qualora la linea posta in essere con un altro sistema sia senz'altro attiva.

I risparmi che si effettuano con il ridimensionamento potrebbero servire ad attrezzare le grandi linee di comunicazione che oggi devono sostenere la concorrenza e che sono fondamentali per la vita dell'azienda ferroviaria. Inoltre, potrebbero andare a vantaggio anche dei parchi ferroviari; e andremmo così incontro al desiderio espresso con tanto acume, competenza e serietà dall'onorevole Colitto, i cui argomenti trovano perfetta rispondenza nella realtà della situazione attuale del parco.

Altro problema importante è quello delle tariffe. Con esse ci si potrebbe avvicinare al famoso traguardo del pareggio. L'Azienda di Stato ha delle caratteristiche tutte sue, particolari, ma è bene dire una parola con chiarezza a questo riguardo. Noi quanto alla misura delle tariffe siamo molto lontani dall'indice di aumento del costo della vita in relazione all'anteguerra. Non è esatto quello che da alcune parti si va dicendo, cioè che le ferrovie praticano prezzi altissimi per i trasporti: noi siamo al di sotto dell'indice medio. I costi hanno raggiunto quell'indice di aumento e forse l'hanno superato, mentre per le tariffe siamo al di sotto.

Sono argomenti che meriterebbero di essere approfonditi, così come quelli riguardanti l'elettrificazione e la « dieselizzazione ».

Indubbiamente l'elettrificazione è il mezzo migliore per arrivare a questo ammodernamento, ma è un mezzo che costa enormemente: costa come impianti fissi, costa come esercizio. Ecco perché, con molta accortezza, il Ministero dei trasporti ha pensato di impostare un programma di « dieselizzazione » in alcune linee, cioè un sistema

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

di trazione a combustione interna. Mi viene detto (e io non ho motivo di ritenere il contrario, anche perché questo è il pensiero di tecnici accreditati) che la « dieselizzazione » dia i medesimi risultati, quanto a potenza ed a efficienza, della elettrificazione, tanto che se ne fa un grande uso nelle nazioni americane, dove peraltro la nafta costa molto meno che da noi. Tuttavia, anche con il prezzo praticato in Italia gli studiosi ritengono, che specialmente in alcune zone, il sistema della « dieselizzazione » sia preferibile a quello della elettrificazione per quanto riguarda i costi di esercizio.

Comunque, si tratta di studi di indole tecnica che non possono essere approfonditi in questa sede: formeranno argomento dei tecnici e dello stesso onorevole ministro, che tanta passione rivolge a questi problemi.

Non è mio compito soffermarmi sui problemi di dettaglio sollevati dagli onorevoli Colasanto, De Capua, e dagli altri colleghi che sono intervenuti nel corso della discussione. Sarà compito del ministro chiarire le questioni sollevate, in quanto egli possiede elementi necessari per prendere gli eventuali impegni che gli sono stati richiesti.

Una parola vorrei dire sul problema sollevato dal quasi mio conterraneo onorevole Dante, allorché si è riferito al traffico sullo stretto di Messina. L'argomento è stato da me trattato nella relazione scritta e mi fa piacere vederlo ripreso dall'onorevole Dante con lungimiranza e con prospettive lontane. Compito del ministro sarà quello di dire una parola anche su questo punto. Io mi limiterò a dire che effettivamente un collegamento più rapido tra la Sicilia ed il continente non solo agevolerebbe le comunicazioni del Mezzogiorno, ma influirebbe in senso positivo sulle prospettive del mercato comune, dalla cui istituzione il meridione si ripromette grandi risultati. Tali risultati potrebbero essere compromessi da una inadeguata efficienza dei mezzi di trasporto.

La tirannia del tempo mi costringe a sorvolare su molti altri problemi: accennerò soltanto a quello delle gestioni speciali. Sono d'accordo con coloro che sostengono la eccessiva onerosità di queste gestioni, e che ritengono giusto che le spese del personale distaccato debbano far carico alle singole amministrazioni presso le quali presta la propria opera.

Una parola di raccomandazione, senza soffermarmi sull'argomento, vorrei dire sulle case per i ferrovieri, delle quali si è interessato l'onorevole Colasanto. In questo settore

si assiste davvero a degli episodi dolorosissimi. Spessissimo dal mio collegio mi pervengono accorate lettere da parte di ferrovieri pensionati che vengono sfrattati dalle case che occupano. Io comprendo le esigenze dell'amministrazione, ma si deve fare ogni sforzo per cercare di creare una struttura che venga incontro alle necessità di questi poveri ferrovieri, i quali certamente non sono in condizioni di pagare con le loro modeste pensioni l'ammontare di una pigione nella misura che richiede il mercato.

Mi associo, infine, agli onorevoli colleghi che hanno espresso parole di vivo elogio (e credo che questi elogi siano venuti da tutti i settori della Camera) alla direzione generale delle ferrovie dello Stato, all'ispettorato della motorizzazione civile, che, malgrado l'ampiezza dei suoi servizi, svolge il suo compito nel modo più encomiabile e ammirabile.

Un elogio sincero vada all'onorevole ministro, il quale sa quanto io ammiri la sua fatica e, se mi permette la frase, sa quanto io gli voglia bene, per la passione con la quale studia i problemi della sua amministrazione e lo spirito di sacrificio con cui sovrintende a questo delicato dicastero dei trasporti.

Non si può chiudere la discussione di questo bilancio senza inviare a tutti i ferrovieri d'Italia le nostre espressioni di gratitudine. Se volessimo fare una digressione di ordine sentimentale, onorevoli colleghi, basterebbe andare con la mente alle lunghe notti che trascorriamo in treno, qualche volta insonni, e vediamo passare per il corridoio il povero controllore, il modesto frenatore che pure vigila sulla vita dei viaggiatori. Questo corpo dei ferrovieri è quanto mai eroico e noi dobbiamo cercare di fare ogni sforzo per andare incontro ai loro bisogni.

L'augurio che io rivolgo, onorevole ministro, è questo: che possa presto il Parlamento discutere un bilancio di pareggio del Ministero dei trasporti sia pure nel tempo che la direzione generale ha voluto prevedere di cinque anni o in quello più largo previsto dall'onorevole Corbellini nella sua relazione; è un augurio che non solo la maggioranza, ma credo tutti i settori della Camera devono farsi, per il più rapido sviluppo di questo importante Ministero dei trasporti. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'accingermi ad illustrare in quest'aula i problemi connessi

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1957-58, desidero ringraziare anzitutto il relatore, onorevole Murdaca, per la sua pregevole ed interessante relazione e per il suo altrettanto interessante intervento di questa mattina. Desidero altresì ringraziare tutti gli altri colleghi, di qualunque settore della Camera, che sono intervenuti nella discussione, anche per le cortesi parole che hanno voluto rivolgermi e per l'apprezzamento che hanno voluto dare alla mia quotidiana e non lieve fatica. In questa discussione sono stati sottolineati i problemi di ordine generale, sono stati rappresentate istanze particolari che saranno da me tenute presenti con la più accurata attenzione, convinto, come sono, che le direttive del Parlamento costituiscono una sicura guida della vita del paese, come è stato rilevato dall'onorevole Dante.

Ai diversi oratori intervenuti nel dibattito risponderò nel corso di questa mia esposizione.

Nell'attuale fase i problemi della politica dei trasporti vanno considerati non perdendo mai di vista la specifica finalità dei vari mezzi che è quella di essere strumenti di collegamento fra le diverse località. Ma importanza quasi preminente deve essere riconosciuta ai riflessi che il sistema dei trasporti ha sull'economia generale del paese per la sua funzione di agevolare la circolazione delle persone e dei beni all'interno, le importazioni e le esportazioni con l'estero e di favorire l'afflusso delle correnti turistiche.

Ed è sotto questo duplice profilo che mi propongo di illustrare sinteticamente in questa sede i problemi dei trasporti, la cui osservazione, il cui studio e la cui impostazione spettano istituzionalmente al mio Ministero.

Non vi nascondo che la più grave delle mie preoccupazioni, da un punto di vista di ordine generale, è quella di assicurare che i diversi sistemi di trasporto siano, nei limiti del possibile, coordinati; infatti, è imperiosa la necessità di ottenere che un mezzo di trasporto non soverchi l'altro per il solo fatto di svolgersi in determinate condizioni.

Altra esigenza fondamentale è quella di assicurare alla collettività mezzi di trasporto adeguati qualitativamente e quantitativamente, attraverso una rete di collegamenti che consenta l'attuarsi delle relazioni sociali ed economiche.

E nell'affermare questo non intendo riferirmi soltanto all'aspetto tecnico del problema; ché l'aspetto tecnico non può andare

disgiunto, entro certi limiti, da quello economico.

Un sistema di trasporti non appare idoneo quando siano soddisfatte soltanto le condizioni tecniche del sistema: ma postula una autosufficienza economica e finanziaria senza la quale la perfezione è soltanto illusoria.

Queste stesse esigenze si avvertono quando da un punto di vista più ampio, si considerino le interferenze che il sistema dei trasporti ha sull'economia generale, sotto l'aspetto dell'incremento degli scambi di merci e dei movimenti delle persone, sia nell'interno, sia, in modo particolare, nelle relazioni internazionali.

Una sana politica in questo settore deve tendere a stimolare le accennate fondamentali funzioni dei trasporti.

È naturale, quindi, che, in primo luogo, dobbiamo chiederci se la nostra politica sia stata adeguata a queste esigenze: e nel dare la risposta bisogna anche tener conto dell'intensa attività svolta nel passato, con la ricostruzione quasi dal nulla del nostro sistema stradale e ferroviario.

I massicci investimenti pubblici e privati per la rete ferroviaria, per le strade, per i mezzi di trazione ferroviaria, per gli autocarri, per i *pullman* dimostrano quanta appassionata cura sia stata posta per soddisfare la tendenza al movimento degli uomini e delle cose, per allacciare nuove relazioni umane e commerciali, per favorire lo sviluppo delle industrie.

Nel quadro di queste considerazioni di ordine generale che mi è parso opportuno premettere, mi accingo, onorevoli colleghi, a sottoporre alla vostra considerazione i maggiori problemi che riguardano l'attività delle due branche fondamentali del mio Ministero, quella cioè della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e quella dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Dobbiamo riconoscere, per quanto attiene al settore della motorizzazione civile, che il quadro che queste attività ci offrono è senza dubbio confortante sia sotto l'aspetto delle iniziative che sotto quello dei risultati.

L'esigenza del collegamento delle diverse località del paese, è come vedremo, pienamente soddisfatta con l'azione delle autolinee, degli autotrasporti merci, della rete idroviaria, delle funivie, come è assicurata la benefica azione che, col movimento delle merci, opera sull'economia generale, e, con l'agevolato afflusso di turisti stranieri, si ripercuote sulla nostra bilancia dei pagamenti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

Darò poi le cifre. Noi partiamo da un principio di politica generale. Vi è un settore dei trasporti su strada il quale può essere ritenuto concorrenziale con le ferrovie dello Stato, ma vi è un amplissimo settore che non è con queste concorrenziale.

Per mostrare tutte le istanze che pervengono dal paese, dagli enti pubblici, dalle amministrazioni comunali e provinciali, dagli enti turistici per ottenere nuove autolinee o la intensificazione di quelle esistenti, avrei dovuto portare addirittura qualche valigia. E qualche valigia avrei potuto riempire anche con le istanze che i deputati e i senatori di qualunque settore giornalmente mi rivolgono per sollecitare nuove istituzioni di autolinee. Istanze tutte che, prescindendo per ora dall'aspetto concorrenziale, vedo sempre con simpatia perché parto dal principio — da me ripetutamente affermato e credo condiviso da tutti — che il cittadino italiano, a qualunque regione appartenga ed in qualsiasi paese risieda, a qualunque classe appartenga, ha il diritto di avere assicurato un servizio di trasporto. Non si può isolare il cittadino, che deve, invece, essere aiutato nello svolgimento della propria attività, attraverso vie di comunicazione.

Sul piano concreto, quindi, è motivo di legittima soddisfazione quello di potere constatare come l'enorme e, dobbiamo aggiungere, spontaneo incremento della motorizzazione sia stato indirizzato ad allacciare mediante pubblici servizi le varie località del paese. Oggi il pullman costituisce per i più lontani ed impervi centri abitati quel che alcuni decenni or sono rappresentava per altri centri il treno a vapore o la stazione ferroviaria. La sensazione del progresso, il legame con il capoluogo, la sicurezza di una civile convivenza. L'esistenza di oltre 9 mila autolinee extra urbane, con uno sviluppo di circa 500 mila chilometri di autolinee in Italia, ci dice chiaramente quale intensa attività si svolga in questo settore. E se le cifre dimostrano la continua e crescente espansione del trasporto automobilistico e la sua importanza, accanto a quello ferroviario, sul piano nazionale, esse sottolineano anche quale somma di azione e di responsabilità gravi sul mio Ministero, che deve essere, come è, rigido custode della natura di servizio pubblico delle autolinee.

È appunto per questi motivi che la maggiore cura dell'amministrazione è stata posta nell'incrementare lo sviluppo delle autolinee nel mezzogiorno d'Italia. Dirò subito — e lo dirò come premessa e come intima necessità

di rivelare ai colleghi un desiderio che mi sta veramente a cuore, e che vorrei veder realizzato il più presto possibile — che mi preme la valorizzazione massima possibile delle comunicazioni con il mezzogiorno d'Italia, cioè la possibilità di sviluppare le comunicazioni con queste magnifiche e grandi regioni del nostro paese

È perfettamente inutile parlare di politica meridionalistica se non ci mettiamo in condizione di realizzare con il Mezzogiorno delle comunicazioni stradali e ferroviarie, le migliori possibili, per unire questo territorio del nostro paese con il centro ed il nord d'Italia, soprattutto in attesa della realizzazione del mercato comune. Bisogna portare il mezzogiorno d'Italia, con le velocità commerciali massime ed i migliori possibili sistemi di ammodernamento, alle porte del mercato comune, alla pari di tutte le altre regioni. Questo ho voluto premetterlo perché è una impostazione che intendo dare e che ho dato alla politica dei trasporti nel nostro paese.

E infatti, il divario tra nord e sud, in tema di distribuzione delle autolinee, va progressivamente attenuandosi e maggiormente si ridurrà con il consolidamento degli effetti della vasta e multiforme azione per la rinascita del Mezzogiorno.

Un'altra azione che viene continuamente svolta in vista del pubblico interesse è quella di assicurare che il servizio si compia a condizioni tariffarie accessibili a tutte le categorie di cittadini. In questo senso, dirò all'onorevole Raffaelli che, per quanto si riferisce all'esempio da lui portato della città di Pisa, io encomio l'amministrazione provinciale di Pisa che ha avuto la possibilità di far adottare quelle determinate tariffe favorevoli. Però occorre tenere presente la necessità di inquadrare il problema delle tariffe della provincia di Pisa in quello delle altre regioni d'Italia, tariffe che sono controllate dall'amministrazione. Le dirò poi, onorevole Raffaelli, negli ulteriori dettagli, con quale criterio si attua tale controllo.

RAFFAELLI. Le ho riferito i casi in cui si è andati al di sopra delle massime tariffe.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. All'attenzione del Ministero non è sfuggita l'importanza che ai fini dell'interesse pubblico riveste il problema della costruzione delle autostazioni. L'esperimento che, ad iniziativa di parecchi concessionari, è stato fatto al riguardo, con la creazione in alcune zone di moderni e razionali impianti, ha avuto ottimi risultati. Posso comunque assicurare di aver

disposto affinché si proceda sollecitamente al rilevamento su scala nazionale delle più immediate necessità e perché siano stimolate concrete iniziative.

Certamente da un miglioramento del vigente sistema normativo è da attendersi una migliore adeguatezza dell'azione amministrativa per il raggiungimento della sua finalità di tutela del pubblico interesse; ed è per questo, che superando le notevoli difficoltà che si erano frapposte fino ad ora al corso del provvedimento ho promosso l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri del disegno di legge, già da me presentato al Parlamento, concernente la nuova disciplina delle autolinee.

I principî informativi della riforma vi sono noti per essere stati da me già annunciati in questa sede: per cui mi limito ora a confermare che il criterio ispiratore della legge è quello della migliore tutela del pubblico interesse.

Le difficoltà dell'azione amministrativa sotto la disciplina vigente non hanno impedito all'ispettorato generale della motorizzazione civile — le cui benemeritenze nel settore che gli è affidato ritengo di dover ancora segnalare in questa sede — di ottenere efficaci risultati, mediante un'opera di assidua vigilanza, di indirizzo, di conciliazione degli interessi, spesso contrastanti, che muovono la iniziativa dei concessionari. Si dà a volte il caso che per la concessione di una stessa linea esistono anche decine di domande! Permettete che vi dica che pur avendo una esperienza giuridica ormai quarantennale spesso, anche con l'aiuto dei miei collaboratori, mi trovo in situazione di grave difficoltà per dirimere la selva di interessi e di diritti contrastanti che si viene a creare in questo settore. Io spero che la nuova legge possa esercitare una efficace azione di chiarimento e di moralizzazione al riguardo.

Circa talune anomalie denunciate dall'onorevole Colasanto nella gestione delle autolinee e nei rapporti che intercedono fra concessionari e personale dipendente, tengo ad assicurarvi che i compiti di vigilanza su questi servizi e sulle relative concessioni affidati al mio Ministero, vengono e saranno svolti con ogni diligenza e rigore.

Ho anche disposto che ogni qualvolta siano accertate infrazioni alle norme che disciplinano il rapporto di lavoro ed il trattamento previdenziale ed assistenziale siano fatte immediate denunce al competente Ministero del lavoro e che siano adottati da parte degli ispettorati compartimentali i prov-

vedimenti di rigore che, anche nell'ambito del rapporto di concessione, un comportamento così irregolare può giustificare. Io chiedo al Parlamento una collaborazione in merito.

RUBEO. Sono molte le denunce.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non parliamo di denunce in modo generico ma diciamo quali sono, così che io possa rispondere caso per caso. Vedrà che ci troveremo uniti in una realtà che è quella che ho denunciato.

Agli effetti dell'economia generale può dirsi notevole l'influenza dei mezzi di trasporto di persone. Basta, per convincersene, considerare quali masse di impiegati e di operai queste autolinee trasportino giornalmente: ma, certo, è dal trasferimento delle merci che derivano conseguenze più determinanti sullo sviluppo e sulla distribuzione delle industrie e dei commerci.

È ancora affiorata nella presente discussione la critica ad un preteso indirizzo destinato a dare eccessiva valorizzazione alla iniziativa privata nel settore degli autotrasporti, sia per le persone che per le merci. Si è detto che questo indirizzo avrebbe determinato un sensibile pregiudizio per la gestione ferroviaria, che sarebbe stata privata della sua migliore clientela; si è anche invocata l'instaurazione in questo settore di una grande azienda di Stato.

Permettetemi di rilevare che non è possibile né prudente fare delle improvvisazioni in questo settore, che ha assunto ormai una importanza economica imponente, che si è affermato attraverso esperimenti difficili e complessi, e che in definitiva ha superato le più difficili prove e ha fatto fronte alle varie esigenze. Basterà ricordare, per la verità, che tutte le ricostruzioni e tutte le realizzazioni nel campo dei servizi con autolinee nel nostro paese sono state attuate senza alcun concorso dello Stato.

Il nostro indirizzo legislativo ha tenuto conto della spontaneità inarrestabile dei servizi motorizzati per il trasporto di persone e di cose, al fine di stabilire un sistema normativo che conciliasse lo sviluppo di questi nuovi mezzi di trasporto con quello ferroviario preesistente. La mia azione è stata quindi rivolta a migliorare la situazione di coesistenza dei trasporti motorizzati e di quelli ferroviari nelle condizioni più favorevoli possibili. E che i risultati ottenuti siano ben diversi da quelli a cui ha accennato l'onorevole Concas è dimostrato dall'ingente aumento del traffico ferroviario, sia per quanto

concerne il trasporto dei viaggiatori, sia per quanto concerne il trasporto di merci. Perché, se fosse vera la tesi del collega, di fronte ad un sempre maggiore sviluppo delle autolinee, di fronte all'aumento del trasporto di merci su strada, dovremmo constatare una diminuzione del trasporto di merci su ferrovia; mentre, come vi dirò più avanti, si verifica un contemporaneo e sensibile aumento del trasporto di persone come di merci sulle ferrovie dello Stato; trasporto che ritengo possa ulteriormente aumentare per le provvidenze che stiamo attuando. Si tratta di seguire attentamente il ritmo del progresso dei trasporti motorizzati e l'evoluzione tecnica dei trasporti ferroviari per rendere sempre più razionale ed armonica la loro coesistenza.

Prescindendo da ogni divergenza di concezione teorica in questo campo, una cosa è certa: che non esistono soluzioni miracolistiche, e che nessuno possiede il segreto per superare e risolvere in via immediata difficoltà e problemi che sono inerenti alla fase di transizione che attraversiamo, e che si pongono con aspetti sempre nuovi in relazione all'evoluzione tecnica dei mezzi di trasporto e alle altre caratteristiche della nostra economia.

In particolare posso assicurare l'onorevole Concas, circa l'accordo ferrovie dello Stato-« Anac », che appunto l'allineamento delle rispettive tariffe è stato realizzato in modo soddisfacente.

L'imponente numero di tonnellate-chilometro trasportato dagli automezzi nel 1956 — circa 33 miliardi — se da un lato può essere motivo di compiacimento, perché costituisce un confortante indice dello sviluppo economico del paese, dall'altro impone indubbiamente, come ha rilevato il nostro relatore, lo studio delle condizioni e dei limiti idonei ad impedire una incontrollata concorrenza, e con essa una dannosa dispersione di ricchezza. È questo un problema che presenta ardue difficoltà di soluzione per le diverse e contrastanti esigenze di ordine organizzativo, giuridico ed economico che lo condizionano. Tuttavia ci ripromettiamo di giungere a conclusioni che contemperino i vari punti di vista nel superiore interesse del paese e nel quadro più vasto che si aprirà con il mercato europeo negli intensificati rapporti internazionali; tanto più che già attualmente, anche sotto l'impulso dell'« Eam », che in questo settore ha svolto e svolge opera particolarmente utile, efficace ed apprezzata, è in continuo sviluppo l'affermazione in campo internazionale degli auto-

trasporti italiani. In queste prospettive sono stati praticamente conclusi, di recente, accordi di rilevante interesse con la Svizzera e la Germania.

Ma la benefica azione del trasporto stradale sull'economia generale è data anche dall'azione agevolativa dell'afflusso delle correnti turistiche straniere nel nostro paese attraverso le quali operano, come è noto, le cosiddette partite invisibili sulla nostra bilancia dei pagamenti.

Quest'anno il nostro consuntivo ci porta ad un'acquisizione di divisa estera per le correnti di traffico turistico che si avvicina ai 300 miliardi. Quest'opera si svolge, oltre che mediante i trasporti ferroviari, mediante quelli automobilistici individuali ed anche con i 114 servizi internazionali di linea attualmente esistenti; ed è facilitata dalla possibilità degli spostamenti, nell'interno, di queste masse di turisti i quali, anche nel settore dei trasporti, trovano un'adeguata organizzazione.

Ed è in questo quadro che mi piace ricordare l'attività dei magnifici servizi lacuali che assicurano la possibilità di sfruttare dal punto di vista turistico i maggiori laghi d'Italia. La gestione governativa di essi ha dato così buoni risultati da indurre all'emanazione della legge 18 luglio 1957, n. 614, che disciplina razionalmente la materia. Io posso dirvi al riguardo che ci avviciniamo veramente, in questo settore, ad avere grandi soddisfazioni perché, mentre le gestioni dei privati in questo campo rappresentavano un *deficit* notevole per lo Stato, un *deficit* di centinaia di milioni, oggi abbiamo invece delle gestioni di alcuni laghi che non solo sono in pareggio, ma sono attive. Il lago Maggiore, ad esempio, ha dato quest'anno un attivo di oltre 50 milioni, di fronte ai 75 di passivo che si lamentavano quattro anni fa.

Abbiamo portato sui laghi bellissime navi, sia per il trasporto di passeggeri, che per traghetto. È stato rilevato, con grande soddisfazione per noi, che la stessa Svizzera, di fronte ai nostri servizi lacuali, ha affidato all'Italia il servizio nel territorio di sua sovranità del lago Maggiore.

Gli utili di questa gestione di Stato hanno così consentito di incrementare il turismo sui laghi, con il risultato di avere un milione di turisti in più sul lago Maggiore. Noi dovremo ora riordinare il lago di Garda, così come anche i laghi minori dei quali prima ci si disinteressava, lasciando queste nostre bellezze naturali ad un loro destino

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

di melanconia e di nessuna utilità. Risponderò poi particolarmente per ciò che riguarda il lago d'Orta.

Desidero anche accennare al contributo che offrono allo sviluppo turistico del paese i trasporti a fune. Nel campo degli impianti funiviari, siamo ai primi posti del mondo. Ed è per questa considerazione che abbiamo avuto l'onore di ospitare, nell'anno in corso il primo congresso internazionale dei trasporti a fune, cui hanno partecipato 600 congressisti di 22 nazioni e le cui conclusioni hanno contribuito a migliorare la conoscenza degli studi eseguiti dai tecnici dei vari paesi sull'argomento.

Ho accennato, più sopra, al volume di traffico turistico che si verifica con il trasporto automobilistico individuale; le statistiche ci dicono che una sensibile percentuale di tale traffico si svolge con l'automezzo privato. Questa circostanza rende ancora più pressante il problema della disciplina stradale, già tanto attuale a causa dello sviluppo impressionante avuto dall'automezzo nel nostro paese; disciplina per la quale il Governo ha chiesto, come è noto, la delega legislativa.

Alcuni giorni fa ho avuto occasione di esprimere, al convegno per la circolazione a Stresa, il mio pensiero al riguardo.

Il Parlamento ed il Governo hanno manifestato la loro volontà di attenuare il contrasto tra l'aumento degli automezzi e la inadeguatezza del sistema stradale; essi si accingono inoltre a sancire una più severa e moderna disciplina della circolazione stradale con la emanazione di un nuovo codice che, in concordia di intenti, è già in corso di elaborazione tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti; ma scarsi risultati sono da attendersi dalle norme astratte, sia pure ottime, se l'uomo, il protagonista principale, non impegna la sua migliore volontà e le sue migliori disposizioni. (*Applausi*).

Ed è per questo, onorevoli colleghi, che il Ministero ha svolto e sta intensificando ogni forma di propaganda per l'educazione stradale e per la disciplina della circolazione. Sono queste considerazioni che hanno indotto ad esigere una sempre migliore preparazione tecnica dei candidati che, nel numero di circa 400.000, si presentano annualmente agli esami di abilitazione alla guida.

Questa opera di più attenta selezione si è concretata nel 1956 nel diniego della patente di abilitazione alla guida a circa 140 mila candidati al primo esame (*Approvazioni*) e a circa 100 mila candidati al secondo esame,

nonchè nel ritiro della patente a circa 2.500 automobilisti per responsabilità da investimenti che hanno provocato lesioni personali gravi e a circa 5 mila automobilisti per contravvenzioni di vario genere. Su questa strada noi continueremo in modo rigido e preciso!

Di fronte al quadro confortante dei trasporti su strada, sulle acque interne e funiviari — quadro di attività in continua espansione per effetto del migliore tenore di vita e dei continui progressi della tecnica — abbiamo la situazione delle ferrovie concesse all'industria privata, le cui prospettive, come ha rilevato la Camera nell'esauriente relazione dell'onorevole Bima in occasione della discussione sul bilancio dell'esercizio 1955-56, non sono certamente felici e promettenti, perché rappresentano il residuo di un mezzo di trasporto che si va a poco a poco esaurendo.

Il problema dei costi di esercizio e i deficit dei bilanci aziendali gettano un'ombra di incertezza sull'avvenire di buona parte di questi servizi che pure, nel passato, hanno sciolto una importante funzione nella vita sociale ed economica del paese. Ma è intendimento del Governo che, là dove sussistano le condizioni di una sana esistenza, là dove tali servizi svolgano una precisa funzione economica-sociale insostituibile, le ferrovie in concessione debbano essere messe in grado di assolvere senza preoccupazione il loro compito. Così, ad esempio, per la ferrovia circumflegrea, per la quale si sta esaminando, con il tesoro, la possibilità di finanziare le spese del secondo gruppo.

L'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è stata ispirata a questo criterio e ci ripromettiamo di ottenere favorevoli risultati. Nuove iniziative legislative in questo campo saranno adottate soltanto nel caso in cui la situazione trovi incontestabile riscontro nei criteri da me indicati.

Parliamo ora del bilancio delle ferrovie dello Stato.

E qui dovrei fare una premessa: quanto si parla di questo bilancio delle ferrovie dello Stato! Mi domando tante volte se debba proprio essere io il realizzatore della quadratura del circolo! Spesso vorrei essere anch'io in platea per parlare e non sul pulpito a dirigere!

Qui ci troviamo di fronte a questa situazione: l'azienda delle ferrovie dello Stato è un'azienda a carattere industriale, la più grande azienda, appartenente agli italiani. Ma ogni azienda ha un suo bilancio, costituito dalle entrate e dalle spese.

Nel considerare le entrate, dobbiamo tener presente che le ferrovie dello Stato non rice-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

vono somme a titolo di beneficenza. L'introito delle ferrovie dello Stato è rappresentato dalle tariffe, cioè dall'introito per il trasporto merci e viaggiatori; tariffe che rappresentano oggi 36 volte quelle anteguerra per i viaggiatori e 38 volte quelle anteguerra per le merci.

Dirò in seguito che ritengo difficile muovere questo sistema tariffario nel nostro paese. Se volgiamo lo sguardo alle tariffe delle altre nazioni, vediamo che nessuna tariffa è così bassa come la nostra: tanto che, se avessimo le tariffe tedesche, o francesi, o svizzere, e potessimo applicarle, oggi discuteremo con grande gioia di un bilancio attivo.

Quindi, gli introiti sono quelli che sono. Se tentiamo, come abbiamo cercato di fare in qualche circostanza o come cerchiamo di fare con una certa mano leggera, di modificare questo sistema tariffario, indipendentemente dalla preoccupazione che questa modifica può avere per la concorrenza della strada, ci troviamo di fronte a delle resistenze notevolissime. Tutti resistono e tutti dicono che non si può andare avanti e che le tariffe non si debbono modificare, non si debbono aumentare.

Abbiamo dunque una situazione di entrata che cerchiamo di aumentare attraverso il potenziamento e lo ammodernamento dei servizi e con tutto quello che sarà possibile fare (e di cui dirò), ma praticamente la base possibile tariffaria è arrivata presso a poco al punto in cui si trova.

D'altra parte, a queste nostre ferrovie dello Stato si chiedono a gran voce trasporti gratuiti e riduzioni tariffarie di tutti i generi. Non vi è riunione, non vi è congresso che non spinga per prima cosa gli organizzatori a chiedere riduzioni ferroviarie, come se avessimo margini tali ed introiti tali da potere accordare queste concessioni senza difficoltà. Quindi, riduzioni tariffarie, trasporti gratuiti, trasporti sottocosto anche se giustificati. Trasportiamo gratuitamente gli effetti postali. Noi non siamo un monopolio. Al mio collega delle poste i francobolli a 24 lire nessuno glieli fa, eppure noi sopportiamo 8 miliardi e mezzo di spese per il trasporto degli effetti postali. Perché? Perché nel 1884-85, lo Stato, quando accordò alla Mediterranea e all'Adriatica la concessione per creare le ferrovie, impose l'obbligo di trasportare gli effetti postali. E da allora siamo rimasti alle stesse condizioni.

Quando i nostri amici siciliani dicono che devono portare sani i prodotti ortofrutticoli, che devono poter far coprire a questi pro-

dotti i 1.600 chilometri da Palermo a Chiasso rapidamente e bene, per poter superare la concorrenza del mercato estero, affermano cosa giusta (ciò vale anche per i prodotti ortofrutticoli di altre regioni), perché si ha un introito di centinaia di miliardi di divisa estera, utile per la nostra bilancia commerciale; ma, così, sono le ferrovie dello Stato che danno un premio di esportazione, sopportando oltre 9 miliardi di rimessa sul costo.

Lo stesso dicasi per altri settori, quale, ad esempio, il trasporto dei militari. Noi, in sostanza, interveniamo e diamo il nostro concorso in tutti i settori, e ci troviamo di fronte alla necessità di procurarci i mezzi per soddisfare a tutti i servizi, nell'interesse di tutti.

Altro onere rilevante è costituito dalle pensioni da corrispondere ai nostri 150 mila pensionati, che gravano sul bilancio per oltre 60 miliardi. Dobbiamo inoltre tener presente la necessità di dare al nostro personale ferroviario quelle giuste retribuzioni cui ha diritto. I miliardi di aumento per retribuzioni al personale ferroviario sono stati 72. Ed infine ci sono le spese di gestione e di manutenzione.

In sostanza, quando ci si trova di fronte ad un passivo e, d'altra parte, alla necessità di certe determinate esigenze, non è facile far quadrare il cerchio.

Mi scuserete di questo sfogo che ho voluto fare a dei colleghi che hanno dimostrato un così sensibile apprezzamento delle difficoltà in cui si trova la pubblica amministrazione; questo sfogo, per dirvi che la fatica è quotidiana, ma che — a quanto credo — siamo sulla buona strada.

Il disavanzo del bilancio della azienda ferroviaria può indurre nel convincimento che i risultati conseguiti dalla gestione dei trasporti ferroviari siano in contrasto con le esigenze d'ordine generale che io ho enunciato nelle mie premesse. Ma questa impressione è errata. È vero, invece, che le ferrovie, pure operando nelle ben note difficili condizioni dell'attuale periodo, hanno sempre offerto un comodo mezzo di trasporto a prezzi accessibili per una massa imponentissima di utenti, ed hanno concorso nel modo più efficace alla circolazione delle merci sul territorio nazionale, nonché al movimento turistico.

Le cause del disavanzo devono essere ravvisate essenzialmente negli oneri extra-aziendali e nell'incompiuto lavoro di ammodernamento, che, per quanto alacramente intrapreso, non è stato ancora condotto a termine.

A questo duplice ordine di cause si può aggiungere quella delle tariffe che non hanno seguito, proporzionalmente, l'aumento dei costi; ma penso che, nel nostro paese, l'adeguamento tariffario debba essere perseguito con ogni cautela e moderazione, e non debba, quindi, essere considerato come il rimedio essenziale per il risanamento del bilancio; risanamento che ho avviato e mi propongo di realizzare, principalmente con la progressiva eliminazione delle prime due cause.

Le risultanze complessive del bilancio, che si concretano nel disavanzo di miliardi 54,5, scontano, in questo esercizio, un primo rimborso di 40 miliardi, inserito nel bilancio del tesoro per il riconoscimento alle ferrovie, in via forfetaria, degli oneri extra-aziendali. A partire dai futuri esercizi, la valutazione dell'onere sarà fatta sulle basi razionali previste dal disegno di legge da me proposto di concerto con il ministro del tesoro, che si trova all'esame della Camera e che è stato già approvato dal Senato. disegno di legge che permetterà l'auspicata chiarificazione del bilancio delle ferrovie dello Stato.

L'applicazione di questo provvedimento consentirà di determinare, se non con assoluta certezza, almeno con desiderabile approssimazione, l'ammontare complessivo degli oneri che vengono sopportati, superiori certamente a quelli riconosciuti in via provvisoria.

E a questo punto bisogna eliminare un grosso equivoco. Ma prima devo aprire una parentesi e credo che il mio pensiero sarà condiviso da tutti. Questo provvedimento per il rimborso degli oneri extra-aziendali alle ferrovie dello Stato, è concepito in modo che a pagare i servizi siano gli stessi clienti (il più grande cliente delle ferrovie dello Stato sarà lo Stato). Ciò, oltre che rappresentare un elemento di equilibrio e di chiarificazione del bilancio, costituirà un autolimito della spesa e un sistema, direi quasi automatico, di controllo della spesa da parte delle altre amministrazioni. Quando nei singoli bilanci delle altre amministrazioni si dovrà provvedere a far fronte alle spese per i servizi ferroviari, vi saranno quel controllo e quel limite che vengono a mancare quando il trasporto vien fatto gratuitamente. Così, tutte le richieste di tessere per libera circolazione, tutte le richieste di facilitazioni per il trasporto dei militari, tutte le riduzioni per agevolare determinate esportazioni, e così via, verranno a gravare sul bilancio dell'amministrazione che quella facilitazione richiede. Senza dubbio, in questo modo si determinerà un autolimito nella spesa, anche perché in

altri settori abbiamo già avuto la prova che il sistema di autocontrollo può dare notevoli risultati.

MARANGONI. È una scoperta tardiva!
BUBBIO. È l'uovo di Colombo!

ANGELINI; *Ministro dei trasporti*. Bisogna eliminare un grosso equivoco: da alcune parti si ritiene che il risanamento dell'azienda sia subordinato alla realizzazione del pareggio, prescindendo dal rimborso o dalla eliminazione degli oneri extra-aziendali. Si prospetta in tal modo l'ipotesi riflettente la possibilità che i proventi dell'esercizio consentano non soltanto di fronteggiare le spese proprie della gestione ferroviaria, ma anche quelle che l'azienda assume per oneri estranei alla gestione stessa, cioè applicando tariffe sottocosto, mantenendo le linee ferroviarie passive, effettuando trasporti gratuiti.

È chiaro che questa impostazione è ingannatrice. È mio dovere precisare che la accennata ipotesi è da escludere nel modo più assoluto sia nel presente, sia nel futuro, perché l'esperienza ha dimostrato che tutte le reti ferroviarie, del nostro paese e degli altri Stati, possono, nella migliore delle ipotesi, far fronte alle normali spese di esercizio, ma non possono far fronte neppure ad una delle molteplici voci degli oneri extra-aziendali. Conseguentemente, la eliminazione o il rimborso degli oneri stessi è la *conditio sine qua non* per il risanamento del bilancio ferroviario. Conclusione, questa, fatta propria dalla conferenza europea dei ministri dei trasporti, che l'ha posta come principio incontestabile e, ormai, non più contestato dagli esperti della materia.

Ho anche detto che, trovandoci nella fase iniziale del risanamento, la situazione economica della nostra azienda non può considerarsi grave. Soggiungo che qualche raffronto sul piano internazionale comprova la attendibilità di queste mie affermazioni. È noto che le ferrovie francesi ottengono dallo Stato il rimborso non solo di oneri analoghi a quelli considerati nel provvedimento ora all'esame delle competenti Commissioni della Camera, ma anche di altri, come, ad esempio, i contributi alle spese per manutenzione e per rinnovamento delle linee, che raggiungono da soli, per il 1956, una somma pari a 90 miliardi di lire. Il complesso degli oneri extra-aziendali delle ferrovie francesi ammonta a ben 224 miliardi di lire. Ciononostante, il *deficit* del bilancio di quella gestione ferroviaria è stato superiore al nostro.

Sulla situazione economica dell'azienda influiscono altri elementi i quali, pur non

avendo carattere di spesa di esercizio, concorrono in modo determinante alla formazione del disavanzo. La precisazione si rende necessaria anche perché, da parte di coloro che si interessano al problema dei trasporti ferroviari, si seguita ad affermare che non vengono operati ammortamenti e che non sono valutati gli interessi sul capitale.

La realtà è ben diversa. L'amministrazione ferroviaria, dopo i finanziamenti avuti dal tesoro per la ricostruzione (finanziata, tuttavia, in parte anche con il ricavo di prestiti onerosi a carico del bilancio ferroviario), non ha potuto più contare su analoghi aiuti per le opere di ammodernamento, miglioramento e potenziamento delle linee e del materiale. È stata pertanto costretta a ricorrere al credito interno e, recentemente, anche al credito estero, con conseguente aggravio di interessi e di ammortamenti finanziari, il cui onere complessivo concorre alla determinazione del disavanzo. I debiti ammontano, attualmente, alla ingente somma di 242 miliardi, con ammortamento in 20 e più anni. Gli oneri relativi, che gravano sul bilancio, sono pari a miliardi 21,9 per interessi ed ammortamenti annui. In aggiunta all'ammortamento finanziario, poi, figurano nel bilancio, a carico dell'amministrazione ferroviaria, anche gli ammortamenti industriali, i rinnovamenti e le erogazioni per nuovi investimenti patrimoniali, per complessivi miliardi 31,6. Il complesso di tali oneri, che la amministrazione ferroviaria sopporta a titolo patrimoniale (di investimenti e non di esercizio), è pari quindi a 53,5 miliardi, importo pari all'incirca al disavanzo del bilancio stesso.

Il che significa, onorevoli colleghi, che, se noi non dovessimo sopportare gli oneri conseguenti agli investimenti patrimoniali ed al rinnovamento e potenziamento dell'azienda, oggi ci troveremmo in pareggio. Infatti il disavanzo è denunciato in circa 53 miliardi, cifra pari a quella degli oneri suddetti.

Dopo quanto ho detto, è chiaro che l'azienda fa fronte a tutte le spese dirette ed indirette della sua gestione, comprese quelle determinate dalla applicazione dei provvedimenti delegati che riguardano il trattamento economico del personale, per 60 miliardi circa. Io, naturalmente, sono lieto di questa spesa e ringrazio il Parlamento di avere votato le leggi relative da me presentate.

Ritengo a questo punto doveroso ricordare che il patrimonio delle ferrovie è stato costituito, nella sua evoluzione tecnico-economica, durante 50 anni di esercizio di Stato, con il concorso determinante della azienda,

mediante mezzi attinti al bilancio di esercizio per un ammontare che, secondo valutazioni attendibili, è di oltre 1100 miliardi di lire attuali. La consistenza del patrimonio è quindi la risultante, in prevalenza, degli apporti diretti ed indiretti dell'azienda ferroviaria. È sotto questo aspetto determinante che devono considerarsi i problemi di retribuzione del capitale, periodicamente proposti dagli studiosi di cose ferroviarie.

È stato anche detto che le ferrovie non pagano imposte e tasse. La affermazione non corrisponde alla realtà, perché il bilancio sopporta tutte le spese per imposte indirette, alla pari e forse in misura superiore all'industria privata, nonché per le imposte dirette, fondiaria e sui fabbricati (quest'ultima estesa anche a qualunque opera o impianto fisso), per tasse erariali, di bollo sui trasporti, ecc. In complesso il bilancio sopporta, a questo titolo, un onere che si aggira intorno alla ingente somma di 11-12 miliardi annui.

Da queste precisazioni, che trovano riscontro nella obiettiva realtà, non si può quindi fare a meno di desumere che la situazione economica delle ferrovie dello Stato non è così grave come taluno vorrebbe sostenere. Occorre però eliminare le cause che hanno provocato, nel passato, la dilatazione del disavanzo e creare le premesse per un graduale risanamento economico del bilancio.

In questi due anni mi sono accinto ad attuare tale proposito, quantunque nel frattempo siano sorti nuovi e gravi ostacoli, spesso connessi a situazioni al di fuori di ogni possibilità di controllo (crisi di Suez, aumento del costo dei combustibili, dell'energia elettrica, ecc.).

La sistemazione dei problemi riguardanti il personale ha richiesto un notevole impegno, che non poteva essere più dilazionato trattandosi di questioni rinviate da anni. Questa sistemazione, se concorrerà da una parte ad elevare momentaneamente il disavanzo in conseguenza del maggior onere che essa comporta, d'altra parte contribuirà a realizzare una premessa indispensabile per il risanamento dell'azienda, tenuto presente che a questo fine è determinante la decisa, consapevole e appassionata collaborazione di tutto il personale, sulla quale sono sicuro di poter contare.

È proseguita col massimo impegno l'azione per ridimensionare le spese ed elevare la produttività. I risultati già acquisiti nell'esercizio scorso hanno consentito di compensare in gran parte i maggiori oneri dipendenti dall'accennata sistemazione economica del

personale. Anche in questo esercizio conto di poter conseguire risultati notevoli: e ogni diligenza sarà posta nel compiere, con severo rigore, la revisione delle cosiddette «concessioni di viaggio», allo scopo di eliminare non soltanto ogni eventuale abuso, ma altresì ogni tendenza a criteri di larghezza, che non sono assolutamente consentiti dalla situazione finanziaria aziendale.

L'influenza degli investimenti produttivi sui risultati dell'esercizio non è ancora di rilievo tale da modificare apprezzabilmente la situazione attuale. Tuttavia, si avverte già qualche beneficio e maggiori se ne avvertiranno nei prossimi anni, specie se alla esecuzione dei programmi già finanziati sarà possibile aggiungere la realizzazione anche di quelli in corso di finanziamento.

Quantunque le tariffe siano ancora ad un livello relativamente basso rispetto al 1938-39 (37 volte per i viaggiatori e 39 per le merci), è impossibile fare ricorso ad aumenti tariffari intesi a portarle al livello dei costi, o, comunque, ad un livello tale da compensare i più recenti aumenti delle spese di esercizio.

L'azione di risanamento non può, quindi, avere, per ora, che una portata limitata, con esclusione di soluzioni miracolistiche, con la prospettiva, però, di un graduale miglioramento della situazione nei prossimi esercizi.

Per quanto i molteplici rimedi adottati negli ultimi anni in vari settori (economie di esercizio, incremento del gettito dei prodotti mediante l'introduzione anche di nuovi e migliorati servizi, modesti ritocchi tariffari, contenimento degli oneri extra-aziendali e loro parziale ricupero) siano stati necessariamente di modesta portata, si sono ottenuti risultati notevoli, tanto da arrestare la serie dei disavanzi crescenti ed aprire la congiuntura favorevole dei disavanzi in diminuzione, la quale dovrebbe concludersi in pochi esercizi, finanziando il piano quinquennale di potenziamento ed ammodernamento, con il pareggio economico del bilancio.

Nell'opera di risanamento rientrano anche le varie iniziative prese dall'amministrazione per acquisire traffico. A tal fine sostanziali facilitazioni vengono concesse ai raccordi: per essi, infatti, l'azienda si accolla una notevole parte delle spese di impianto e manutenzione, contro il corrispettivo di modesti canoni e di tasse di esercizio molto ridotte. Con ciò ritengo di aver risposto all'onorevole Colitto.

Tali considerazioni sono giustificate, oltre che dai risultati conseguiti, da altri indizi favorevoli che fanno sperare in una prossima

evoluzione delle entrate, in relazione all'incremento del traffico. Il settore viaggiatori, pure avendo raggiunto nel 1956 un indice di traffico molto elevato, ha segnato, nel primo semestre di questo anno, rispetto al corrispondente semestre dello scorso anno, un ulteriore incremento in viaggiatori-chilometro del 3,33 per cento. I servizi sono svolti con regolarità e sicurezza; voglio rilevare in proposito, che, mediamente, su 400 milioni di viaggiatori trasportati, si verifica un solo incidente mortale, mentre i viaggiatori feriti sono in numero di 80.

Dio mi guardi dal voler far paragoni con le altre nazioni! Non è del male degli altri che noi dobbiamo godere; però nel nostro paese, da molto tempo, si viaggia con una tranquillante sicurezza. Pensate solo alle difficoltà che comporta la circolazione di 7.000 treni al giorno. E, se possiamo fare queste confortanti constatazioni, lo dobbiamo in gran parte alla diligenza e alla capacità del nostro personale.

L'indice di rischio è, insomma, assolutamente esiguo e di tutta tranquillità per i viaggiatori. Il traffico merci seguita a sviluppare l'andamento favorevole già segnalato nel mio precedente discorso. Infatti, nel primo semestre di questo anno si è avuto, sempre nei confronti del corrispondente semestre dello scorso anno, un incremento di tonnellate-chilometro di circa il 10 per cento.

Anche l'indice di incremento della produttività complessiva di esercizio, espressa dal raffronto fra le prestazioni fornite (viaggiatori-chilometro e tonnellate-chilometro) ed i mezzi impiegati (treni-chilometro), è in aumento e, nel 1956, ha raggiunto il coefficiente di 1,37, in confronto al coefficiente 1 del 1938.

Tutti questi favorevoli sintomi, manifestatisi in così breve periodo di tempo, inducono ad un prudente ottimismo per l'ulteriore sviluppo di un andamento ancor più favorevole, a mano a mano che i numerosi provvedimenti adottati potranno produrre, col tempo, i loro benefici e determinare un equilibrio razionale ed economico fra costi e servizi retribuiti.

Un apprezzato contributo all'aumento delle entrate è stato assicurato con l'adeguamento dei canoni corrisposti all'amministrazione ferroviaria dai concessionari dei ristoranti delle stazioni. Ho promosso, sentito il consiglio d'amministrazione, la adozione di criteri precisi per tale revisione, che è stata compiuta caso per caso, con molta ocularità ed obiettività.

Questi medesimi criteri sono stati applicati recentemente anche per il rinnovo del contratto d'appalto del ristorante della stazione di Bologna. A questo proposito intendo fornire alcune spiegazioni all'onorevole Cerreti, che mi spiace non sia presente. Egli ha detto che avremmo usato, nei confronti della cooperativa che gestisce il *buffet* di Bologna, un trattamento non giusto. Ho detto prima che una fonte di entrate per l'amministrazione ferroviaria è costituita dai canoni dei ristoranti, canoni che sono stati fissati tenendo presenti, da una parte, gli interessi dell'amministrazione e, dall'altra, la necessità di assicurare un adeguato servizio. Mi sono trovato di fronte a contratti che avevano una durata di cinque anni, praticamente sempre rinnovati sino a nove, ed ho ritenuto necessario adottare per tutti il sistema della disdetta allo scadere dei cinque anni.

Posso affermare che i risultati ottenuti da questa iniziativa sono stati più che lusinghieri. *Buffet* che pagavano un canone a *forfait* di 250 mila lire, rendono ora 3 milioni e mezzo. In altri casi da un milione e 600 mila lire siamo arrivati a quattro milioni. Si è seguito il sistema di indire una gara chiamando a parteciparvi aziende particolarmente attrezzate per questo servizio; nel caso in cui il vecchio gestore non avesse demeritato, gli si sarebbe data la preferenza sulla base dell'offerta migliore che nel corso della gara venisse fatta.

Per quanto riguarda il caso di Bologna, va detto subito che, nel 1953, vi fu una denuncia all'autorità giudiziaria a carico della cooperativa che gestiva il ristorante di quella stazione. L'autorità giudiziaria emise sentenza di assoluzione con formula piena, ma, quando si è trattato di stabilire se l'amministrazione doveva invitare o meno quella cooperativa, si è ritenuto necessario un esame della pratica, in quanto vi sono fatti che, pur non costituendo reato, possono rivestire una certa importanza sotto il profilo amministrativo. Ho voluto esaminare personalmente la cosa, ho compulsato diligentemente, da avvocato, tutto il fascicolo. Nei confronti della cooperativa sarebbe risultato un mancato versamento di circa 5 milioni costituente la percentuale dovuta all'amministrazione su incassi relativi a servizi resi per conto di agenzie di viaggio e non regolarmente registrati.

Dopo attento esame, mi sono convinto che tale addebito non era giustificato.

Ho allora concluso che la « Camst » doveva essere invitata alla nuova gara, non solo, ma che si dovesse applicare ad essa lo stesso

criterio di preferenza che si applica ai concessionari che non hanno demeritato.

L'invito è stato rivolto a 6-7 ditte qualificate e a 2 cooperative. Una di queste è la cooperativa « Belvedere » di Bologna, la quale ha circa 180 persone alle proprie dipendenze, una attrezzatura di ristorante ed una rosticceria molto bene attrezzata. Da indagini fatte è risultato che poteva concorrere come gli altri. Ed ha concorso. La « Camst » ha fatto un'offerta del 17,2 per cento, la « Onarmo » ha proposto il 29 per cento.

TAROZZI. Vi erano delle ragioni politiche.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi lasci dire e vedrà che non vi è alcuna ragione politica.

La cooperativa « Onarmo » aveva giustamente la libertà di esercitare il servizio senza fini di lucro accontentandosi soltanto di poter corrispondere ai propri dipendenti il giusto compenso.

RAFFAELLI. Avrà calcolato le imposte.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Certamente.

Un gestore privato di ristoranti, alla domanda circa l'utile che avrebbe conseguito corrispondendo il 17 per cento all'amministrazione, ha risposto che riteneva di poter ricavare un utile del 12-15 per cento, al netto di spese e tasse. Ed è logico che un privato, che dà il 17 per cento all'amministrazione, voglia ricavare il suo guadagno. La « Onarmo » che non ha fini di lucro, aggrunge al 17 per cento, mediamente il 12 per cento, cioè il lucro realizzato dal privato, e offre di pagare il 29 per cento. Così, l'amministrazione ferroviaria attraverso la rinuncia di questa organizzazione operaia, realizza a Bologna un maggiore introito per oltre 120 milioni.

Tali considerazioni sono state condivise dal consiglio di amministrazione dell'azienda.

Per questo noi riteniamo di non avere mancato alla parola; riteniamo cioè che la « Camst » possa tranquillamente svolgere la sua funzione istituzionale, che non comprende fini di lucro, cercando di assicurare una serena vita di lavoro ai propri dipendenti.

MOSCATELLI. Perché ci deve guadagnare l'amministrazione ?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Perché ha diritto di guadagnarci, per poter dare al personale quei miglioramenti che sollecita. (*Interruzione del deputato Tarozzi*).

Abbiamo tenuto conto che esisteva un'altra cooperativa che faceva lo stesso servizio a condizioni più vantaggiose per l'amministrazione.

TAROZZI. Ella in precedenza si era impegnato di non determinare la accettazione di massima...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non potevo assolutamente dirlo. Non mi fate dire cose che non ho mai detto. Mi ero impegnato ad invitare la « Camst » e a darle la preferenza. Comunque, ella sa benissimo dove andavano questi utili, non certo al personale. È stato lo stesso personale ad avvertirmi di questo.

Tornando alla questione del risanamento del bilancio, mi propongo di realizzare questo fine, da un lato, mediante il completamento dell'ammodernamento, e dall'altro mediante il rimborso degli oneri extra-aziendali.

Nel mio discorso al Senato accennai all'avanzato *iter* dei provvedimenti elaborati per il trattamento del personale. La Camera sa perfettamente quali sono stati i provvedimenti adottati, che nel frattempo si sono tradotti in legge. Il nuovo stato giuridico del personale si trova all'esame del Consiglio dei ministri e spero di portarlo, quanto prima, all'esame del Parlamento.

Resta ancora da concludere la sistemazione giuridica degli assuntori, i cui problemi richiedono una soluzione che tenga conto della natura dei servizi resi, molto più vicini a quelli oggetto del rapporto d'impiego che non a quelli ora regolati contrattualmente. I lavori per definire la nuova posizione degli assuntori sono stati avviati con il concorso dei rappresentanti della categoria: le conclusioni saranno poi oggetto di apposito provvedimento. Anche la sistemazione dei lavoratori impiegati in alcuni servizi ferroviari appaltati alle imprese private, è stata oggetto di studi conclusi con proposte concrete, che sono all'esame preliminare dei ministeri interessati. Il provvedimento definitivo sarà poi presentato all'approvazione del Parlamento.

Ho esposto al Senato, il 28 giugno scorso, i risultati conseguiti nei due anni in cui ho avuto la responsabilità del dicastero, con l'applicazione delle direttive che hanno informato la mia attività parlamentare, quale presidente della Commissione trasporti e che enunciai nel mio primo discorso in occasione della approvazione del bilancio 1955-56.

Gli aspetti più salienti dell'attività svolta in questi ultimi tre mesi si riassumono precisando che, per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee, tra cui l'elettrificazione della Mestre-Cervignano, della Ancona-Pescara e della Messina-Catania, la costruzione di una nuova nave-traghetto, la de-

viazione in galleria della Messina-Catania e l'allacciamento delle stazioni di Milano Porta Nuova e Milano Greco, sono stati impegnati 22 miliardi. Quanto all'Ancona-Pescara, stiamo già iniziando gli appalti per realizzare questo collegamento, che permetterà di completare la elettrificazione da Milano fino a Bari. Il giorno in cui avremo realizzato la elettrificazione del tronco adriatico, la distanza oraria fra Bari e Milano si ridurrà di sei ore.

MOSCATELLI. E la Milano-Torino?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La Milano-Torino rientrerà nei piani generali, ma di questo tronco parlerò in seguito.

Al miglioramento delle comunicazioni ferroviarie ed automobilistiche nell'Italia centrale, attraverso la dorsale appenninica, il Ministero ha dedicato tutte le sue cure. Il tratto Firenze-Faenza, interrotto a seguito di eventi bellici, è stato ripristinato con una spesa di oltre due miliardi. Sono lieto di annunciare alla Camera che nei giorni scorsi è stato ripristinato il tratto Crespino-Marradi.

L'onorevole Vedovato ha posto la questione delle comunicazioni dirette fra San Piero a Sieve e Firenze, destinate ad abbreviare di 21 chilometri il tratto Borgo San Lorenzo-Firenze.

Gli rispondo che questo problema sarà affrontato e risolto nel modo più razionale possibile, tenendo conto delle insopprimibili esigenze di carattere economico, e che sarà mia cura tenere stretti contatti con i parlamentari ed i maggiori esponenti della zona per averne, anche agli effetti delle determinazioni da prendere, tutta la collaborazione. Intanto, nei tratti attualmente serviti da linee automobilistiche, saranno adottati provvedimenti per assicurare un servizio alle stesse condizioni dei servizi ferroviari.

Per la produzione autonoma o controllata della energia elettrica per la trazione dei treni, sono state iniziate opere preliminari per la costruzione di un nuovo impianto idroelettrico delle ferrovie dello Stato sul fiume Adda, con centrale a Monastero, che completerà l'attuale impianto di Morbegno. La spesa, di oltre 14 miliardi, è stata già finanziata. Anche in Val d'Aosta le ferrovie dello Stato, con la partecipazione della Società nazionale Cogne e dell'Azienda elettrica municipale di Torino, stanno proseguendo intensamente i lavori per la prossima attivazione del nuovo impianto idroelettrico di Valpelline, che, a partire dall'anno prossimo, assicurerà una produzione annua di circa 300 milioni di chilowattora.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

L'economia della zona sta già fruendo dei notevoli benefici derivanti dalla realizzazione di questi impianti, in avanzato stadio di esecuzione, in quanto l'opera richiede circa novecentomila giornate lavorative.

L'onorevole Raffaelli ha trattato la questione della fornitura di energia elettrica alle ferrovie dello Stato e del prezzo relativo. Per quanto riguarda la Larderello, noi stiamo facendo notevoli sforzi. Le modificazioni che abbiamo apportato alle centrali e alle turbine ci hanno consentito di ottenere, a parità di erogazione di gas, una maggiore produzione di energia elettrica. Vi è stato, purtroppo, l'anno scorso e negli anni precedenti un certo decremento, connesso a ragioni di ordine geologico, che alcuni spiegano in un modo, altri in un altro. Abbiamo avuto un decremento con punte massime fino al 18 per cento. Con il nuovo sistema di chiusura dei pozzi che è stato introdotto, mentre prima i pozzi non potevano essere chiusi, abbiamo potuto riprendere la produzione precedente. Assicuro l'onorevole Raffaelli che faremo il massimo possibile.

Preciso, al riguardo, che la maggiore spesa per la energia elettrica deriva dai maggiori consumi connessi con la estensione dell'ettrificazione e con l'aumento del traffico. Dalla società Larderello, l'amministrazione ferroviaria ricava energia elettrica proporzionata al capitale impiegato, che è di circa il 70 per cento; la restante parte di produzione è, ovviamente, destinata agli enti che hanno conferito la rimanente parte del capitale, che è del 30 per cento. Per quanto riguarda l'onere che le ferrovie dello Stato sopportano, devo precisare che esso deriva da una legge, in quanto le ferrovie, fino al 1960, devono cedere alla zona industriale di Apuania circa 30 mila chilowatt.

RAFFAELLI. È una quota irrisoria!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se lei fa il calcolo e lo rapporta al numero di chilowattora, non è una quota irrisoria.

È stata, poi, predisposta l'istituzione del servizio di traghetto tra il continente e la Sardegna, essendosi assicurato, con i fondi della Cassa per il mezzogiorno, il finanziamento delle opere ferroviarie e delle nuove navi traghetto.

Il servizio potrà essere attivato fra circa tre anni, quando cioè saranno approntate le navi, con una coppia di traversate giornaliere fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci, da intensificarsi durante la stagione ortofrutti-cola.

All'aumento del parco rotabile si sta provvedendo con il fondo di 50 miliardi, da me promosso nell'esercizio 1955-56; infatti 35 miliardi di commesse sono state aggiudicate ed altre, per 10 miliardi, sono in corso di aggiudicazione.

A questo proposito, posso assicurare l'onorevole Colitto che sono previste forniture di carri da 60 metri cubi, dei quali oltre 1.000 unità entreranno in esercizio nei prossimi due anni.

Esiste in tale settore, effettivamente, una situazione deficitaria alla quale bisogna rimediare. Nel piano quinquennale si prevede un ulteriore incremento del parco veicoli per circa 90 miliardi. Siamo ancora al di sotto del 1939, mancano circa 10 mila carri merci, mancano decine di migliaia di posti viaggiatori. Questo primo provvedimento ci ha consentito comunque di poter alleggerire la situazione, veramente preoccupante, delle ferrovie dello Stato.

Nella formulazione dei programmi di potenziamento, si è tenuto conto specialmente della necessità di adeguare i trasporti ferroviari al crescente sviluppo dell'economia del Mezzogiorno ed al prossimo suo inserimento nel mercato comune europeo, dal quale tale economia riceverà un notevole impulso.

La funzione strumentale dei mezzi di trasporto, nei quali predomina, per l'integrazione europea, la rete ferroviaria, diviene essenziale per assicurare un libero scambio dei beni e dei servizi. Una organizzazione economica che intenda equilibrare prontamente, nel mercato comune europeo, le offerte di beni e di servizi alle rispettive domande, deve potersi avvalere di una efficiente rete ferroviaria, in grado di rendere più rapide, nel nostro paese, le comunicazioni fra nord e sud.

Le maggiori cure sono state rivolte ad aumentare il quantitativo delle carrozze ed a migliorare quelle esistenti, specie per elevare il numero dei posti di 2^a classe nelle linee più importanti, in modo da poter in seguito assicurare, anche nei periodi di traffico intenso, posti a sedere per tutti i viaggiatori.

A tal fine notevoli quantitativi di materiale sono in corso di allestimento, in attuazione dei vari programmi di potenziamento, già finanziati, mentre sono pure in costruzione numerose elettromotrici ed automotrici termiche per i servizi veloci e leggeri, ed anche per sostituire i treni a vapore nelle linee non elettrificate.

Per il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie internazionali sono stati istituiti, previa intesa con le altre amministrazioni

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

ferroviarie europee, i treni *Trans Europe Express*, « Moncenisio » fra Milano e Lione, « Ligure » fra Milano e Marsiglia e, in questi ultimi giorni, il *Mediolanum*, fra Milano e Monaco.

Questi treni hanno lo scopo di collegare le regioni e le città dell'Italia settentrionale con le città e regioni meridionali della Francia e della Germania, mediante un servizio avente speciali requisiti di rapidità, tale, quindi, da richiamare alla ferrovia sia le categorie commerciali, industriali e professionali, che le categorie turistiche più elevate.

La buona frequentazione dei primi due treni *Trans Europe Express* istituiti è il più chiaro indice della bontà della iniziativa, che si inserisce nel più vasto quadro della realizzazione dei programmi di collaborazione europea.

È chiaro che la costituzione di una nuova Europa presuppone servizi e comunicazioni più rapidi. Le notizie recentemente diffuse circa la pretesa istituzione di una « superprima classe », o classe zero, come è stata anche definita, sono destituite di qualsiasi fondamento. Tutti i mezzi disponibili sono invece destinati al miglioramento e all'aumento delle carrozze di seconda classe.

L'onorevole Colasanto ha sollevato la questione delle officine ferroviarie riferendosi alle riparazioni del materiale rotabile. Posso assicurarvi che le osservazioni sollevate circa le officine ferroviarie di Pietrarsa saranno da me esaminate con ogni attenzione, perché ben so quale importanza abbia la valorizzazione delle officine stesse per l'impiego della mano d'opera napoletana. D'altra parte ho sempre seguito il criterio di assicurare alle officine delle ferrovie dello Stato tutto il lavoro che esse sono in grado di assorbire.

Saranno prossimamente approvati i progetti di esecuzione delle opere previste per le comunicazioni ferroviarie tra Liguria, Piemonte e Lombardia con la Svizzera e il centro Europa, dalla convenzione stipulata con le autorità svizzere, in relazione al noto prestito di 200 milioni di franchi svizzeri.

Sono, inoltre, in corso trattative con la Cassa per il mezzogiorno per la dieselizzazione delle linee ferroviarie a medio traffico dell'Italia meridionale e la costruzione di 500 carri frigoriferi per favorire l'esportazione ortofrutticola delle regioni meridionali.

A questo proposito gli onorevoli colleghi tengano presente che ho incitato i consorzi di produttori ortofrutticoli a crearsi anche loro propri mezzi, così come avviene in altri settori. Abbiamo un parco che si avvicina

ai 6 mila carri frigoriferi. È il più grande parco d'Europa. Ogni carro frigorifero costa in media circa 8 milioni. Ognuno viene utilizzato in media 16 volte all'anno, mentre l'utilizzazione dei carri ordinari è di 15-20 volte al mese. Infatti, il carro frigorifero è impegnato mediamente per 10 giorni. Moltiplicate 16 per 10 e avrete 160 giorni, cioè la metà dell'anno durante la quale si trasportano i prodotti ortofrutticoli.

MACRELLI. Onorevole ministro, ella conosce l'importanza dei prodotti ortofrutticoli. Quest'anno sono mancati i carri frigoriferi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non sono mancati. Bisogna che anche le categorie interessate facciano qualche cosa. Non si può richiedere tutto all'amministrazione ferroviaria, la quale ha già messo a disposizione un patrimonio di 6 mila carri frigoriferi. Noi abbiamo mandato appositamente dei funzionari nei luoghi di destinazione dei prodotti ortofrutticoli, all'estero, per controllare che i carri fossero prontamente scaricati e rispediti in Italia. In sostanza ci troviamo in una situazione che l'amministrazione è costretta a fronteggiare con i soli propri mezzi. Come ho detto, sono già in corso di costruzione altri 500 carri.

MACRELLI. Molto spesso i carri ferroviari vengono impiegati dove non vi è bisogno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questo non è vero!

MACRELLI. È accaduto, io l'ho riferito, e voi in parte avete provveduto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Stia tranquillo, onorevole Macrelli, che in generale cerchiamo di utilizzare i carri al massimo possibile. Ad ogni modo, occorrerebbe che anche l'iniziativa privata si interessasse direttamente e credo che, in tal senso, molti consorzi di produttori ortofrutticoli stiano avviando una fattiva collaborazione con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Sono stati disposti l'elettrificazione della Sulmona-Pescara e ulteriori lavori di potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria. E qui mi riferisco all'interessante intervento dell'onorevole Colasanto.

Nel quadro dei programmi di potenziamento della rete, già finanziati o da finanziare, assume notevole rilievo l'azione intrapresa per sviluppare i servizi merci, sia con l'allestimento di oltre 5.600 carri ordinari o in corso di ordinazione all'industria privata, sia con la progettazione di altri 5.100 carri di vario tipo e 275 locomotive Diesel da ma-

novra, le cui prospettive di realizzazione sono connesse col finanziamento del piano quinquennale. Il mio desiderio, infatti, è quello di sostituire tutte le macchine di manovra a vapore, che consumano carbone per 24 ore anche quando sono ferme.

Si è poi già provveduto agli studi di massima per l'elettrificazione della Torino-Rho. L'opera, che richiede una spesa di 17 miliardi, potrà essere realizzata appena sarà possibile provvedere i fondi occorrenti, nel quadro dei finanziamenti da reperire per l'attuazione del piano quinquennale. Nel frattempo saranno intensificati i servizi con automotrici termiche, non soltanto sulla Torino-Milano, ma anche su altre linee liguri-piemontesi non elettrificate. Verranno destinate a queste linee automotrici termiche — ed ho il piacere di dirlo oggi alla Camera ed in particolare ai deputati piemontesi e liguri — previste nel piano di investimenti di 50 miliardi per il materiale rotabile, del tipo degli stessi *Trans-Europe Express*, ed altre provenienti dalle linee in corso di elettrificazione. Inoltre, si conta di attuare, a titolo sperimentale, la dieselizzazione di qualche treno della Torino-Milano con locomotive *Diesel* in corso di costruzione e con una locomotiva sperimentale di potenza adeguata, in modo da poter assolvere a quelle che sono le giustificate richieste del Piemonte.

Il piano quinquennale comprende altre notevoli opere che interessano la rete ligure-piemontese: trasformazione a corrente continua delle linee più importanti ora esercitate a corrente trifase, acceleramento e potenziamento delle comunicazioni fra la Liguria ed il Piemonte, centralizzazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza in alcuni nodi ferroviari, rinnovamento sistematico dell'armamento e dei deviatori sulla linea Genova-Torino-Modane, ecc., per oltre 56 miliardi.

L'amministrazione ferroviaria ha dedicato alle linee liguri-piemontesi notevoli aliquote dei suoi fondi e, prescindendo dalle opere previste dalla convenzione del prestito svizzero e da quelle ora accennate, incluse nel piano quinquennale, ha finanziato negli ultimi 10 anni lavori per un importo complessivo superiore ai 42 miliardi di lire.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per concludere su questa parte, vi dirò che il piano quinquennale tende essenzialmente a completare il già iniziato ammodernamento delle linee e relativi impianti. Ho già trattato

ampiamente questo tema al Senato pochi mesi fa e pertanto mi limiterò ora a precisare che tutte le nostre risorse saranno destinate a questo fine. Onorevoli colleghi, vi pregherei di non chiedermi più, almeno per un po' di tempo, nuove stazioni, belle stazioni, decorazioni e cose del genere. (*Generali applausi*). Non sono in grado di poterlo fare. Vi chiedo pertanto di dare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato la vostra collaborazione per destinare ogni sforzo all'ammodernamento e al potenziamento degli impianti. (*Generali applausi*).

Dobbiamo modificare 6 mila chilometri di armamento che, per le esigenze della ricostruzione, sono stati approntati in fretta, se vogliamo realizzare delle notevoli velocità commerciali. È inutile avere elettromotrici o locomotori elettrici che raggiungono i 140 chilometri l'ora se l'armamento non sopporta tale velocità. Occorre aggiornare i nostri sistemi di sicurezza, di blocco e di segnalazione, occorre realizzare e costruire locomotori, macchine e carri di tutti i generi. In sostanza, è necessario provvedere al potenziamento del nostro parco ferroviario per assicurare agli italiani un servizio il più celere possibile, il più sicuro possibile, il più confortevole possibile, che risponda alle esigenze del nostro paese (*Generali applausi*). Su questo programma noi chiediamo la vostra collaborazione e il vostro incoraggiamento. Quando saremo riusciti veramente ad ammodernare e potenziare la nostra rete e fare dell'Italia un'unica grande regione collegata da comunicazioni rapide (e questo è il mezzo migliore per vincere certa concorrenza della strada); se avremo la fortuna di poter dare all'azienda ferroviaria italiana una attrezzatura tecnico-industriale che risponda alle esigenze legittime della collettività, avremo compiuto una grande e meritoria opera.

Onorevoli colleghi, l'esposizione dell'attività dell'amministrazione dei trasporti vi ha fornito una rapida sintesi del lavoro compiuto e dei risultati già conseguiti, indicandovi, al tempo stesso, le direttive della politica che, ormai da oltre due anni, sulla linea dei vostri suggerimenti e consensi, sto attuando in questo settore, e le mete che mi propongo di raggiungere.

Pur rendendomi conto della gravità e complessità dei problemi da portare a definizione e della inevitabile gradualità nella loro soluzione, proseguirò col più vivo impegno il programma che vi ho sottoposto contando sulla vostra fiducia e sul concorso dei miei collaboratori.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

Permettetemi di rivolgere ad essi — dal mio valoroso sottosegretario onorevole Mannironi a tutto il personale, di ogni grado e qualifica, che fino ad oggi mi ha prestato, con tanta intelligenza e passione, la propria collaborazione — il mio attestato di gratitudine ed il mio plauso, che vuol significare, da parte mia, un rinnovato impegno a portare a felice compimento l'opera intrapresa nel superiore interesse del paese. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

La Camera,

richiamandosi a quanto dichiarato dall'onorevole ministro dei trasporti per quanto concerne la necessità di potenziare e ammodernare i servizi ferroviari nei settori e nelle linee in sviluppo, tenendo in particolare considerazione le esigenze delle popolazioni interessate;

ritenuta l'urgenza di sistemare e raddoppiare la linea ferroviaria che passa per Sesto San Giovanni per le aumentate esigenze del traffico — che dall'epoca della costruzione della linea Milano-Monza si è più che centuplicato — e per quelle urbanistiche;

riconosciuta la necessità di edificare una nuova stazione in sostituzione di quella costruita un secolo fa, che è mancante di tutto ed è ridotta in condizioni pietose, con una unica biglietteria per un numero crescente di viaggiatori, che in certi mesi raggiunge e supera la cifra di 300.000 al mese;

considerato che per eliminare incidenti, di cui uno mortale accaduto poche settimane fa, il comune di Sesto ha deciso di sostituire a proprie spese la passerella con un sottopassaggio con diretto sbocco all'interno della stazione, ma che l'iniziativa del comune è stata bloccata dal compartimento di Milano, che per consentire l'esecuzione dei lavori previsti pretende un importo di circa lire 12.000.000 per presunti danni;

ritenuto che i 250 miliardi stanziati per il piano quinquennale devono essere impiegati secondo i bisogni delle popolazioni e non in base a criteri politici discriminatori,

invita il ministro

a rendersi conto di persona, con visita in luogo, della situazione in cui si trova il servizio ferroviario di Sesto e a provvedere urgentemente ai lavori per la sistemazione della linea ferroviaria e della stazione della città.

BERNARDI.

La Camera

fa voti perché si provveda:

1°) a migliorare l'orario e le fermate dei treni lungo le linee:

- a) Bologna-Ancona,
- b) Roma-Ancona-Bologna,
- c) Ravenna-Rimini,

2°) a dotare di passaggio a livello il tratto di linea Cesena-Gambettola nelle immediate vicinanze della città;

3°) a ricostruire la ferrovia Rimini-San Marino,

4°) a mantenere in efficienza la ferrovia Rimini-Novafeltria.

MACRELLI.

La Camera,

impegna il Governo a predisporre prontamente una forma di tutela previdenziale e assistenziale per gli assuntori ferroviari, che consenta loro una parità di trattamento cogli altri dipendenti delle ferrovie dello Stato.

Ritenuto, poi, che il sistema di appaltare i servizi deve presto cessare,

invita il ministro

a predisporre quanto necessario perché anche a questo personale ferroviario sia applicata la legge n. 40 del 10 febbraio 1949, in attesa di una migliore sistemazione giuridica della categoria, in relazione pure ad una eventuale diversa configurazione delle loro prestazioni, come nel caso degli assuntori di stazioni.

RAPELLI.

La Camera,

considerando necessario.

a) che le ferrovie dello Stato abbiano nel Mezzogiorno un'officina per grande riparazione di locomotori elettrici, di locomotive Diesel e dei medi motori a combustione interna utilizzate ed utilizzabili sulle linee delle regioni meridionali e della Sicilia,

b) che non siano ulteriormente depauperate, ma aumentate, le già scarse possibilità di lavoro esistenti a Napoli, mentre il Parlamento ed il Governo tendono a sviluppare il potenziale industriale del Mezzogiorno,

c) che sia conservata a Napoli la gloriosa tradizione dell'ultra centenaria officina di Pietrarsa, ove si costruirono le prime locomotive italiane;

d) che non si può escludere la convenienza di concentrare in unico grande stabilimento tutte le grandi riparazioni di mate-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

riali che si fanno o che si vorranno fare a Napoli,

invita il Governo

a riammodernare le vecchia gloriosa officina di Pietrarsa attrezzandola per le grandi riparazioni e magari per le costruzioni delle locomotive *Diesel*, delle locomobili, dei carrelli *Diesel* e di altre locomobili a combustione interna,

a creare le possibilità di far eseguire a Napoli anche le grandi riparazioni dei locomotori elettrici,

a costruire subito a Napoli, in eventuale alternativa a quanto precede, ed anche in sostituzione degli impianti dei Granili, una grande officina ferroviaria modernamente atta ai suddetti lavori, ed alla riparazione di carri, di vetture e di altro materiale mobile ferroviario.

COLASANTO.

La Camera,

considerata l'attuale situazione degli assuntori delle ferrovie dello Stato,

fa voti

che i problemi giuridico-economici e sociali degli assuntori ferroviari vengano sollecitamente risolti anche con un adeguato trattamento previdenziale ed assistenziale e con la regolamentazione dello stato giuridico della categoria, tenendo presente la legge 14 febbraio 1949, n. 40.

DE CAPUA, COLASANTO, DE BIAGI, PRIORE.

La Camera,

ritenuta urgente la necessità di concedere la riduzione ferroviaria del 50 per cento, almeno una volta l'anno, agli emigranti che ritornano per un breve periodo in patria,

constatato che tale riduzione, abolita nel 1949, vigeva ininterrottamente fin dal 1906;

rilevato che in altra occasione sull'argomento si è avuto il parere favorevole dei Ministeri dei trasporti e del tesoro,

ritenuto che tale riduzione si risolverebbe anche in un utile economico per il paese,

invita il Governo

a voler ripristinare la riduzione ferroviaria XI agli emigranti compiendo così un atto di giustizia e di solidarietà verso una categoria certamente non meno meritevole di altre che già godono di riduzioni e più volte all'anno.

DAZZI.

La Camera,

considerato che le gravi deficienze dei trasporti pubblici urbani e suburbani di Roma e le drammatiche condizioni del traffico cittadino, le quali vanno aggravandosi sempre di più, costituiscono ormai da tempo un problema la cui soluzione non è più possibile differire, specie se si tiene conto che nell'ormai vicinissimo 1960 avranno luogo a Roma le olimpiadi le quali richiameranno nella capitale centinaia di migliaia di cittadini italiani e stranieri.

tenuto conto che il competente Ministero ha da tempo predisposto il progetto di massima per la costruzione dell'impianto di un secondo tronco di metropolitana che dovrà congiungere la stazione Termini con il piazzale Flaminio e lo stadio Olimpico, nonché lo schema di provvedimento legislativo per il finanziamento dell'opera;

considerata inoltre l'urgenza di provvedere a tale realizzazione nel più breve tempo, possibilmente prima delle olimpiadi, e rilevato che la costruzione di questo secondo tronco di metropolitana si inserirebbe in modo organico nei lavori che si stanno attualmente programmando in base ai finanziamenti da assegnare a Roma con la legge speciale sulla capitale,

invita il Governo

a presentare all'esame del Parlamento, in tempo utile affinché possa essere approvato prima della fine della presente legislatura, un disegno di legge per l'autorizzazione della spesa occorrente per la costruzione del secondo tronco di metropolitana che dovrà congiungere la stazione Termini con lo stadio Olimpico di Roma.

RUBEO.

La Camera,

considerati gli inconvenienti e i disservizi che si verificano nel tronco di ferrovia che è ancora a binario unico tra Genova e La Spezia (in una linea cioè di grande comunicazione interna e internazionale e di particolarissima importanza locale, perché serve paesi che non sono ancora allacciati alla rete delle strade rotabili),

considerato il danno a cui l'amministrazione ferroviaria va incontro per essere costretta a istradare su una via più lunga e a forte dislivello, la Fornovo-Pontremoli, treni merci che potrebbero evitare il valico appenninico se la più breve linea lungo il Mar Ligure non fosse, per il tratto di binario unico, eccessivamente congestionata,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

tenuto presente il fatto che la notevole spesa affrontata in questi anni dall'amministrazione ferroviaria per il difficile tronco Corniglia-Manarola non può arrecare beneficio sensibile se il raddoppio non è realizzato in tutto il tratto, fino a Framura,

invita il Governo

a far proseguire i lavori di raddoppio senza deprecevoli interruzioni ed indugi, disponendo finanziamenti adeguati.

GOTELLI ANGELA.

La Camera,

considerato che le ferrovie sarde a scartamento ridotto, in concessione ad imprese private, costituiscono la parte preponderante della rete ferroviaria sarda — giacché in Sardegna di fronte a 450 chilometri di ferrovia statale a scartamento normale, vi sono ben 966 chilometri di rete ferroviaria a scartamento ridotto,

considerato che con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono stati destinati alle società concessionarie in Sardegna i fondi necessari all'ammodernamento delle ferrovie a scartamento ridotto e che con decreto ministeriale 20 marzo 1954 è stato fissato il termine di tre anni per l'esecuzione delle opere programmate;

rilevato che tale termine è trascorso da oltre sei mesi senza che possa ancora stabilirsi con precisione quando le opere previste saranno completate, risultando così ritardata l'entrata in funzione dei nuovi servizi celeri con automotrici, mentre dalle popolazioni sarde è sempre più sentita l'esigenza di una completa normalizzazione di tali ferrovie;

considerato, poi, che le ferrovie sarde a scartamento ridotto constano di tre tronconi senza raccordo tra di essi, e che tale situazione impedisce una vera efficienza ed un pieno rendimento della rete a scartamento ridotto, anche dopo l'ammodernamento, talché la spesa sopportata dallo Stato non darà i migliori benefici possibili per l'economia sarda;

considerato inoltre che le società concessionarie — strade ferrate sarde e ferrovie complementari — in ripetuti periodi hanno corrisposto al personale dipendente le retribuzioni maturate con ritardi di mesi;

rilevato ancora che dette società non inquadrano in ruolo dipendenti che lavorano in quelle ferrovie anche da cinque, sei anni e che non hanno ancora reso operante la legge 6 agosto 1954, recante provvedimenti per l'equiparazione in campo nazionale delle qualifiche del personale ferrotranviario, mentre detta legge

doveva essere applicata con decorrenza 1° luglio 1956;

considerato, infine, che presso le stazioni delle ferrovie a scartamento ridotto prevale il servizio ferroviario delle assuntorie e che agli assuntori viene corrisposto un irrisorio compenso mensile di lire 25.000 per il proprio lavoro e per quello dell'eventuale altro personale dipendente compresi in tale compenso gli obblighi previdenziali,

rilevato altresì che i rapporti tra le società e gli assuntori sono regolati da un capitolato invecchiato e superato dalle moderne esigenze dei servizi e dal rispetto che secondo la Costituzione della Repubblica italiana è dovuto ai prestatori d'opera,

invita il Governo

a) a prendere tutti i provvedimenti del caso perché le opere di ammodernamento delle ferrovie a scartamento ridotto siano portate a termine nel più breve tempo possibile, stabilendo un termine ulteriore, previo avvertimento che in caso di inadempienza la concessione sarà revocata e la ferrovia concessa verrà statalizzata;

b) a progettare ed attuare — come primo provvedimento — la costruzione della linea Martis-Chilivani per il collegamento delle strade ferrate sarde (rete settentrionale) con le ferrovie complementari (rete centrale);

c) ad intervenire energicamente presso le nominate società concessionarie perché normalizzino il trattamento al personale dipendente ed applichino le norme di legge a favore del personale stesso,

d) ad intervenire in difesa degli assuntori delle ferrovie concesse della Sardegna:

1°) promovendo, attraverso i competenti organi del Ministero dei trasporti, la revisione e l'aggiornamento del capitolato per la esecuzione del servizio ferroviario delle assuntorie;

2°) predisponendo, successivamente, un provvedimento di legge che riconosca giuridicamente tali assuntori quali prestatori d'opera, come in effetti essi sono.

POLANO.

La Camera,

considerata la crescente importanza economico-sociale che vanno assumendo le linee di comunicazione internazionale;

rilevata l'esigenza di collegare meglio i porti dell'alto Adriatico e di accelerare le comunicazioni, per il transito dei viaggiatori e

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE, 1957

delle merci, sulla linea Trieste-Vienna e Venezia-Vienna,

invita il Governo

e, in particolare, il ministro dei trasporti

a) a portare a compimento il tratto Udine-Portogruaro della linea Venezia-Udine-Vienna;

b) a disporre uno studio per la realizzazione del raddoppio del binario nel tratto Udine-confine Austria, onde dare modo di ottenere un più rapido sviluppo nei trasporti ferroviari fra il porto di Trieste e di Venezia con l'Austria e i paesi del nord-Europa.

BIASUTTI.

La Camera,

ritenuto che indagini serie e meticolose sono state portate a compimento per lo studio dei fondali dello stretto di Messina al fine di poter realizzare un collegamento diretto tra la costa sicula e quella calabra.

considerato ancora che il traffico stradale da e per la Sicilia ha assunto proporzioni tali che impongono la necessità di una autonomia di traghettamento.

ritenuto che motivi di equità impongono di applicare ai trasbordi di autoveicoli sullo stretto di Messina, le tariffe per chilometro, applicate al trasbordo di autoveicoli sui laghi,

invita il Governo

a nominare una commissione con il compito di esaminare i risultati di tali studi e di indicare, sulla scorta di essi, quale soluzione è tecnicamente realizzabile, per il collegamento diretto tra la Sicilia e la Calabria, dando mandato di ultimare tale esame entro l'anno 1958, e frattanto lo impegna

a) ad approntare adeguate attrezzature per svincolare il traffico viario dal traffico ferroviario, nel trasbordo da Villa San Giovanni a Messina e viceversa.

b) ad applicare, con esecuzione immediata, al traghettamento degli autoveicoli sullo stretto di Messina, le tariffe per chilometro, applicate al trasbordo lacuale.

DANTE.

La Camera,

considerato il cattivo stato dei trasporti ferroviari in Abruzzo non dovuto soltanto alla esistenza di linee ad un solo binario male armate e che seguono tracciati invecchiati, ma anche all'organizzazione di orari in virtù dei quali i treni diretti tra Roma e Pescara (cir-

ca 200 chilometri) impiegano più di 6 ore mentre i rapidi per percorrere la stessa distanza impiegano circa 5 ore,

impegna il ministro dei trasporti:

a) a realizzare nell'ambito dell'attuale bilancio finanziario l'elettrificazione sulla tratta Sulmona-Pescara;

b) a rivedere gli orari di corsa dei treni diretti e rapidi sulla linea Roma-Pescara al fine di ridurre i tempi attualmente impiegati diminuendo il numero delle fermate di servizio ed organizzando in modo più razionale gli incroci,

invita il ministro

a sciogliere le annose riserve relative alla sistemazione degli impianti ferroviari nella città di Pescara e ad elaborare assieme all'amministrazione comunale di quella città il progetto definitivo da realizzare con ogni sollecitudine.

SPALLONE.

La Camera,

considerato l'enorme traffico passeggeri sulla linea ferroviaria Taranto-Napoli che si svolge tuttora con trazione a vapore e con due coppie giornaliere di automotrici di vecchio tipo non rispondenti alle esigenze e che impiegano parecchio tempo ad unire i due importanti centri del meridione;

visto l'impegno assunto dall'onorevole ministro durante il dibattito sul bilancio dei trasporti del decorso esercizio,

invita il Governo

ad attuare prima della fine dell'anno solare, la trazione *Diesel*, per migliorare il servizio e abbreviare le ore di percorrenza, dando anche modo di utilizzare le normali vetture, soprattutto in vista delle imminente stagione invernale in cui si avvertono maggiormente le deficienze per i servizi rapidi, dovute alle pessime condizioni delle automotrici.

PRIORE.

La Camera,

considerato il grave danno che deriva all'economia nazionale — specie in periodo della campagna degli agrumi e degli ortofruttili — dalla insufficienza delle navi-traghetto che collegano il continente alla Sicilia;

considerata la necessità di adeguare i trasporti alle esigenze richieste dal trattato del mercato comune europeo;

considerato che l'attuale tariffa differenziale per la Sicilia ha effetto poco rilevante,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

in quanto in media il costo dei trasporti ferroviari interferisce nei costi totali di produzione delle industrie siciliane in misura tripla o quadrupla di quanto non interferisca nell'Italia settentrionale, costituendo perciò una remora nociva agli investimenti nell'isola,

impegna il Governo

a provvedere alla costruzione di nuove navitraghetto, di cui una adatta per il trasbordo degli automezzi, traghettati nel 1955 per l'imponente cifra di 69.306;

ad accentuare notevolmente le tariffe differenziali in vigore per la Sicilia,

a istituire per la Sicilia il servizio di spedizione di automobili al seguito dei viaggiatori, già in vigore sulla Roma-Milano.

CALABRÒ.

La Camera,

considerata l'esigenza di sviluppare il turismo sociale interno,

invita il Governo

ad organizzare dei treni-crociera per l'interno della penisola.

ROBERTI, CALABRÒ.

La Camera,

considerato che l'ordine del giorno relativo agli assuntori, approvato dalla Camera dei deputati in occasione dell'approvazione del bilancio dei trasporti 1952-53, accettato dal Governo, non ha avuto pratica attuazione,

invita il ministro dei trasporti

a presentare possibilmente prima delle ferie natalizie il disegno di legge regolante lo stato giuridico degli assuntori, provvedendo nel contempo a rendere esecutive le norme per la pensione della categoria.

CERVELLATI, BOLDRINI, CERRETI

La Camera,

ritenuto

che per alcune linee ferroviarie di cui il Ministero dei trasporti avrebbe progettato la soppressione per ragioni di passività, si palesa necessario un più approfondito esame in cui si tenga precipuo conto della possibilità della trasformazione della trazione a vapore con quella di automotrici, che, mentre consentirebbero effettiva economia di esercizio, assicurerebbero più rapide e frequenti corse in concorrenza con le eventuali linee automobilistiche;

che in ogni caso occorre avere presente il prevedibile aumento del traffico in relazione alla progressiva ripresa dell'attività

sociale ed economica ed al naturale incremento delle esigenze del pubblico;

che, di fronte ai sacrifici fatti per la costruzione di una linea, si ritiene opportuno escludere di massima la soppressione, per non compromettere l'avvenire di una zona e per non negare alle popolazioni interessate la soddisfazione delle loro esigenze, mediante la conservazione di un servizio pubblico cui esse hanno diritto,

che tali considerazioni in modo particolare si impongono per la linea Castagnole Lanze-Asti e per la linea Busca-Dronero, in quanto la prima tocca diversi comuni di intensa attività agricola e commerciale e rappresenta la comunicazione più diretta tra le zone dell'Albese e dell'Astigiano, tanto più che non esiste tuttora alcuna linea automobilistica tra i due capoluoghi; al che è da aggiungere che risultano da tempo assai frequenti ed in crescente sviluppo corse di automotrici con servizio diretto tra Cuneo e Milano, nel percorso Bra-Alba-Asti,

che in particolare la linea Brusca-Dronero rappresenta l'unica comunicazione ferroviaria della importante valle del Maira, di cui Dronero è capo valle, e che essa venne eseguita ad iniziativa dei comuni nel 1912 con tutte le modalità tecniche atte ad assicurare un servizio particolarmente economico, essendo il percorso di appena una decina di chilometri e tutto pianeggiante; che un servizio di autocorriera non potrebbe d'altronde toccare le attuali stazioni situate in zone lontane dalle strade ordinarie, né sarebbe idoneo e sufficiente ad assicurare le normali esigenze dei numerosi comuni della vallata, facenti capo a Dronero, che rimarrebbero del tutto avulsi da ogni centro ferroviario,

fa voti

perché il Governo in base a queste considerazioni, ed accogliendo l'unanime aspirazione delle popolazioni interessate, abbia a dare affidamento che le due linee Brusca-Dronero e Castagnole Lanze-Asti saranno escluse da ogni provvedimento di soppressione o di trasformazione.

BUBBIO.

La Camera,

tenuto conto dell'importanza turistica del lago d'Orta,

invita il Governo

a voler considerare, nella variazione di spesa in più esposta al capitolo 47 del bilancio, lo stanziamento necessario per il ripristino della navigazione sul lago d'Orta.

MOSCATELLI.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

PRESIDENTE. Gli ultimi tre ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. All'onorevole Bernardi rispondo che nella stazione di Sesto San Giovanni saranno realizzate prossimamente alcune sistemazioni ai locali del fabbricato viaggiatori che consentiranno il miglioramento dei servizi di biglietteria. L'importo di spesa richiesto dalle ferrovie dello Stato al comune di Sesto San Giovanni in dipendenza della costruzione del sottopassaggio pedonale attraversante gli impianti ferroviari di quella località è pari al solo rimborso degli oneri vivi che l'amministrazione dovrà sopportare durante il periodo di esecuzione dei lavori stessi per gli indispensabili rallentamenti dei treni transitanti in quella stazione. L'eventuale quadruplicamento della linea fra Sesto San Giovanni e Monza e lo spostamento lato Monza del fabbricato viaggiatori di Sesto San Giovanni sono tecnicamente previsti nei programmi delle ferrovie dello Stato per realizzarli allorché le disponibilità di fondi per lavori del genere lo consentiranno. Il piano quinquennale studiato per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato non comprende quadruplicamenti di linee, perché bisogna prima procedere alla più urgente opera di raddoppio.

All'onorevole Macrelli rispondo che non si possono istituire nuove fermate di treni rapidi, sia pure come eccezione, per non creare precedenti che potrebbero essere invocati, a buon diritto, da altre città. Bisogna tener presente che certi treni hanno una loro caratteristica nazionale ed internazionale, che va mantenuta, a meno di non snaturarli. Debbo ricordare come, nella mia città di Massa, si fosse sperato, dopo la mia nomina a ministro, nella concessione della fermata del rapido Roma-Torino. Io non ho potuto far accogliere la richiesta, per lo stesso principio per cui non è possibile far fermare quei treni a Parma, a Reggio Emilia, a Modena, a Mantova e in altri capoluoghi.

Del resto noi ci preoccupiamo sempre di assicurare la possibilità, per i viaggiatori della stazione dove non ferma il rapido, di portarsi ad una prossima stazione, dove il rapido invece ferma, con un treno in coincidenza con il rapido stesso. Si tratta comunque di un problema che va studiato in collaborazione con tutte le amministrazioni e con tutti gli enti interessati, nonché con gli onorevoli parlamentari.

Per quanto riguarda il servizio locale, preciso che gli orari dei relativi treni viaggiatori vengono di massima impostati, per le linee citate come per le altre, tenendo conto delle necessità di traffico e dei desideri espressi dagli enti ed autorità interessate. È da ritenere che l'orario in vigore sia adeguato alle esigenze del pubblico.

Per quanto si riferisce al servizio a lungo percorso, svolto dai treni viaggiatori circolanti sulle predette tratte, non è possibile, almeno per il momento, apportare ad esso ulteriori sostanziali miglioramenti, in considerazione anche dei criteri di economia ai quali è ispirato attualmente il bilancio ferroviario.

Assicuro, comunque, che la questione dei servizi ferroviari sulle linee Roma-Ancona, Ravenna-Rimini ed Ancona-Bologna viene tenuta in evidenza per ogni possibile miglioramento.

Noi abbiamo già realizzato, anche con il nuovo orario, certe determinate modifiche. Ella, onorevole Macrelli, mi ha detto che dispone di elementi a conforto della sua richiesta. La prego di trasmettermeli. Questa forma di collaborazione è per me preziosissima perché permette di accogliere, nei limiti del possibile, le richieste che legittimamente i parlamentari pongono.

Per quanto riguarda invece la questione dei passaggi a livello, laddove la strada appartiene a comuni o province che non hanno mezzi, il problema è veramente grave. In Italia abbiamo 17.650 passaggi a livello, di cui oltre 7 mila guardati da privati (quelli dei raccordi); altri 10 mila e più sono invece passaggi a livello gestiti dalle ferrovie dello Stato. Ho fatto una indagine per rendermi conto della situazione, e ho potuto accertare che abbiamo circa mille passaggi a livello praticamente chiusi per un rilevantissimo numero di ore.

Come si può eliminare questo grave inconveniente? La legge in vigore stabilisce un concorso nella spesa tra l'ente proprietario della strada e le ferrovie dello Stato; altrimenti, l'onere sarebbe gravissimo, dato che la sola eliminazione dei 950 passaggi a livello di cui sopra importa una spesa di 60 miliardi. Ho prospettato anche il problema al mio collega dei lavori pubblici. Le ferrovie concorrono capitalizzando l'economia della spesa per la sorveglianza del passaggio a livello e con una cifra a *forfait* conseguente alla eliminazione del rischio di infortuni che derivano dal passaggio a livello; in tal modo,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

si può calcolare che assumano a loro carico un 20, 30, 35 per cento della spesa. Bisogna quindi che intervengano in questo settore quelle amministrazioni che hanno la possibilità di farlo, o il ministro dei lavori pubblici attraverso provvedimenti che si stanno già promuovendo; alcuni di tali provvedimenti sono stati emanati dall'onorevole Romita quando era a capo di quel dicastero. È stato predisposto una specie di piano, che ora cercheremo di portare avanti, il quale prevede una spesa iniziale di 50 miliardi, di cui 30 a carico del Ministero dei lavori pubblici e 20 a carico delle ferrovie dello Stato. Conosco assai bene l'angoscia, la preoccupazione, il disagio che derivano dai passaggi a livello chiusi per ore e ore, giacché anche nella mia zona ve ne sono parecchi. Assicuro pertanto che il problema indicato dall'onorevole Macrelli sarà inserito nel problema di carattere generale. D'altra parte l'onorevole Macrelli, che è stato ministro, può rendersi perfettamente conto di queste situazioni.

V'è poi la questione di San Marino: ai sensi dell'accordo aggiuntivo alla convenzione di amicizia e buon vicinato tra la Repubblica italiana e la repubblica di San Marino, il Governo italiano ha assunto l'impegno di ricostruire la ferrovia Rimini-San Marino, accollandosi il relativo onere finanziario, a condizione che esso non superi il limite complessivo di 350 milioni. Per altro, in sede di esame del progetto di ricostruzione, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha prevista la relativa spesa in 417 milioni, salva la revisione per aumento dei prezzi. È stato quindi chiesto al governo di San Marino l'impegno di assumere a proprio carico la spesa eccedente il limite dei 350 milioni a carico del Governo italiano. E poiché quel governo non si è ancora dichiarato disposto ad assumere l'onere della eccedenza della spesa, non è stato possibile dare inizio ai lavori di ricostruzione. Quella linea fu costruita di comune accordo ed è pertanto evidente che anche la ricostruzione deve essere fatta insieme.

MACRELLI. La repubblica di San Marino non ha i mezzi

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma neppure noi li abbiamo. D'altra parte è da rilevare che le comunicazioni tra Rimini e San Marino sono assicurate da autoservizi che pienamente rispondono alle esigenze della zona servita senza in alcun modo gravare sul bilancio dei due paesi, mentre l'esercizio della ferrovia difficilmente potrà essere assicurato senza interventi finanziari, tanto

che nello stesso accordo aggiuntivo è prevista la ripartizione del relativo onere in ragione della metà per ciascuno dei due Stati contraenti.

Ad ogni modo, se l'onorevole Macrelli è in grado di fornirmi elementi per migliorare gli attuali autoservizi, sarò lieto di poter venire incontro a tale esigenza.

MACRELLI. Sarà fatto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'esercizio, poi, della ferrovia Rimini-Novafeltria, iniziata fin dal 1933 in regime di gestione governativa, si svolge in condizioni estremamente gravose per l'erario Trattandosi di disavanzo non riducibile attraverso nuove economie di esercizio ed essendo l'onere dello Stato non giustificato dalla importanza della ferrovia, il problema del mantenimento del servizio ferroviario è stato posto allo studio nel quadro dei provvedimenti atti a limitare le forti passività di esercizio di alcune linee ferroviarie che, per le loro caratteristiche di traffico, potrebbero agevolmente prestarsi ad una sostituzione con servizi automobilistici.

All'onorevole Rapelli debbo far presente che attualmente gli assuntori già usufruiscono dell'assistenza « Enpas », di una polizza I. N. A. che assicura loro un limitato trattamento di quiescenza, nonché del trattamento di infortunio analogo a quello praticato al personale ferroviario. Aggiungo che è già in avanzato corso di studio uno speciale *status* della categoria e la possibilità di assicurare agli assuntori un trattamento di previdenza analogo a quello del personale ferroviario mediante la costituzione di un apposito fondo. Relativamente ai lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici di servizi ferroviari, non si rende applicabile in alcun modo la legge 14 febbraio 1949, n. 40, concernente provvedimenti a favore degli assuntori, in quanto gli anzidetti lavoratori vengono utilizzati in servizi complessi, la cui organizzazione è affidata ad appaltatori. Tuttavia, per i casi possibili, si sta studiando la possibilità di assumere in economia diretta alcuni servizi riguardanti la sola fornitura di mano d'opera a giornata-uomo e di sistemare il relativo personale mediante apposito concorso per titoli.

E debbo qui rispondere anche all'onorevole De Capua, che ringrazio per il suo intervento, per le sue gentili espressioni ed anche per le critiche serene che ha fatto. Gli assuntori, come ho detto ora, godono già di tale assistenza e, sentite anche le categorie, il problema verrà risolto nella sua interezza.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

All'ordine del giorno Colasanto ho già risposto.

COLASANTO. Non mi basta, onorevole ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna che sia tenuta presente una circostanza tecnica: le nostre officine ferroviarie, specie quelle per la riparazione delle locomotive, sono officine che erano state originariamente attrezzate per l'epoca in cui la trazione era tutta a vapore. Ora, le locomotive a vapore devono essere mandate alla revisione, in media, ogni 70 mila chilometri. La sostituzione delle locomotive a vapore con quelle elettriche ha invece cambiato la situazione, in quanto quelle elettriche vanno in revisione soltanto dopo 400 mila chilometri. Ci troviamo, quindi, di fronte alla necessità di studiare attentamente quale sia la situazione effettiva delle nostre officine, tanto più che si sta cercando di eliminare il più possibile le locomotive a vapore per sostituirle con automotrici elettriche. È proprio ora allo studio questo problema di ordine generale: quali sono cioè le esigenze di officine per la riparazione delle locomotive a vapore. Evidentemente, quando ciò sarà stato stabilito, dovremo dislocare i servizi di riparazione in varie parti d'Italia, tenendo anche presenti le necessità del Mezzogiorno. Però, non si può fare un'unica officina a Napoli quando abbiamo locomotive in servizio a Torino o in Val d'Aosta. Giustissima è la preoccupazione sua, onorevole Colasanto, circa l'officina di Pietrarsa, di cui anche qualche giornale si è occupato dicendo che quella officina venne costruita da re Ferdinando, mentre sarei io a volerla distruggere. No, onorevole Colasanto, lascio la gloria di averla fatta al re Ferdinando, ma non ammetto che mi si attribuisca il demerito di distruggere quello che altri hanno costruito. Stia tranquillo dunque l'onorevole Colasanto, poiché la questione mi sta a cuore soprattutto per i suoi riflessi di ordine sociale: per le necessità di lavoro della città di Napoli.

Ordine del giorno Dazzi: potremo esaminare la questione tra pochi giorni, allorché sarà votata la legge sui rimborsi degli oneri extra-aziendali. Il problema delle riduzioni chieste dall'onorevole Dazzi rientra in quei provvedimenti di carattere generale derivanti dalla legge sui rimborsi extra-aziendali. Siamo d'accordo che la riduzione venga concessa ai lavoratori di cui l'onorevole Dazzi si occupa, che si trovino veramente in condizioni di averne bisogno. Una volta approvata la legge, ed appena sarà funzionante l'apposita commissione, ella, onorevole Dazzi, potrà rivol-

gersi a me ed io la metterò in grado di fare i passi che ella desidera.

Ordine del giorno Rubeo: riguarda la metropolitana. Io fui nominato ministro nel luglio 1955 e nel settembre sottoposi ai vari ministeri, di concerto, lo schema di provvedimento per la metropolitana, poiché ritengo assolutamente necessario che questo tronco sia costruito.

RUBEO. Anche per le olimpiadi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Anche per le olimpiadi, ma non credo che si farà in tempo. Ad ogni modo, indipendentemente dalle olimpiadi, è una esigenza assoluta della capitale! Posso dirle, onorevole Rubeo, che una ventina di giorni fa mi sono recato col sindaco di Roma dal ministro Medici, al quale ho sottoposto il problema, che è veramente sentito e per il quale spero che si troverà il mezzo di reperire i fondi. L'opera costerà circa 24 o 25 miliardi. Si tratta ora di reperire, in una forma o nell'altra, il relativo finanziamento. Le preoccupazioni dell'onorevole Rubeo sono anche le mie. Posso assicurargli che, appena discussi i bilanci, nel prossimo mese, insieme con il sindaco di Roma, chiederò all'onorevole Medici il suo benestare. La prego perciò, onorevole Rubeo, di mettersi in contatto con me verso la metà di novembre in modo che io possa darle una risposta.

Ordine del giorno Gotelli. Ella conosce, onorevole Gotelli, con quanto entusiasmo vidi iniziare i lavori di quel raddoppio. Nel piano quinquennale da noi stabilito, è compreso anche il tratto che ella chiede. Noi vogliamo completare questo raddoppio perché siamo perfettamente d'accordo con lei che la linea di comunicazione Pisa-Genova, che collega buona parte dell'Italia settentrionale (Piemonte, Liguria, ecc.) con il centro d'Italia ed il Mezzogiorno e che assicura così importanti relazioni internazionali, deve essere alleggerita nel traffico, sia per quelle ragioni di economia che ella stessa ha denunciato, sia per ragioni di celerità dei servizi, sia infine per aumentare il traffico come le esigenze locali e regionali comportano. Speriamo quindi che prima di finire i lavori già iniziati, si possano cominciare anche gli altri.

Ordine del giorno Polano. I lavori di ammodernamento della rete delle ferrovie concesse della Sardegna (strade ferrate sarde e ferrovie complementari della Sardegna) sono molto complessi sia per l'importanza e la mole dei lavori stessi, sia per il fatto che trattasi di lavori non raggruppati, ma sparsi lungo le varie linee da ammodernare in una zona che va dall'estremo settentrionale alla parte meridionale dell'isola e per il fatto che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

i lavori stessi devono essere eseguiti senza sospendere l'esercizio.

Con il primo provvedimento ministeriale in data 24 marzo 1954, con il quale fu autorizzato soltanto un primo gruppo di lavori, venne stabilito il termine del 25 novembre 1956 per l'esecuzione degli stessi. Con successivo provvedimento, in data 17 gennaio 1977, venne autorizzato un secondo gruppo di lavori. Poiché taluni di questi interferiscono nei lavori del primo gruppo, fu necessario spostare il termine per l'esecuzione, unificandolo con quello del secondo gruppo, al 25 settembre 1959.

Comunque, deve osservarsi che i lavori del primo gruppo non interferenti in quelli del secondo gruppo sono in fase molto avanzata di esecuzione; in particolare, la sistemazione delle linee Sassari-Alghero e Macomer-Nuoro, per quanto riguarda le varianti ai tracciati e la sostituzione dell'armamento, può considerarsi effettuata quasi al cento per cento. In particolare sulla Sassari-Alghero sono state già iniziate le prove con il nuovo materiale rotabile e l'addestramento del personale; può prevedersi che sulle due predette linee potrà avere inizio fra pochi mesi l'esercizio ammodernato.

L'ispettorato generale effettua una attiva vigilanza perché l'esecuzione di tutto il complesso dei lavori non subisca ritardi non giustificati. È naturale che, qualora i lavori stessi non verranno eseguiti nei termini stabiliti, non si potrà non procedere, come prescritto dalla legge, alla dichiarazione di decadenza nei confronti delle concessionarie.

Premesso poi che il ritardo verificatosi negli ultimi mesi nella corresponsione delle paghe al personale delle ferrovie complementari e strade ferrate della Sardegna è derivato dalle difficoltà di fronte alle quali si è trovato il ministero, che non hanno reso possibile una tempestiva erogazione dei sussidi integrativi di esercizio, devo precisare, per quanto si riferisce all'applicazione della legge 6 agosto 1954, n. 858, che i relativi accordi fra la società concessionaria e le commissioni interne del personale intervennero sin dal novembre 1956 e i relativi provvedimenti furono adottati nel gennaio del corrente anno; per quanto consta, nessuna questione si ritiene che sussista al riguardo.

Nella stessa epoca poi l'amministrazione ha anche provveduto alla formazione degli organici del personale dell'una e dell'altra rete.

In tale occasione si è anche tenuto conto della sistemazione del personale avventizio,

escluso però quello adibito ai lavori di ammodernamento, che, non essendo addetto ad assolvere esigenze di carattere continuativo proprie dell'esercizio ferroviario, deve essere considerato straordinario.

Il problema degli assuntori è poi da ritenere ormai avviato a concreta soluzione, in quanto il ministero ha già predisposto apposito disegno di legge per una completa regolamentazione dei compiti e del trattamento di tale categoria; disegno di legge sul quale è già intervenuto il concerto con le altre amministrazioni e che sarà quindi sottoposto quanto prima all'approvazione del Consiglio dei ministri per essere poi presentato al Parlamento.

Ordine del giorno Biasutti. Assicuro che metterò immediatamente allo studio i problemi che riguardano queste due importanti questioni. Siamo perfettamente convinti della utilità di facilitare le comunicazioni con l'Austria e le comunicazioni di confine della parte orientale del nostro paese.

Ordine del giorno Dante. Per la questione del ponte sullo stretto di Messina posso dire che mi è stato sottoposto, dal senatore Guglielmone, uno studio compiuto anche con la collaborazione tedesca. Sembra che le officine Krupp si siano dichiarate disposte ad assumere la responsabilità dell'opera. Ho pregato il senatore Guglielmone di continuare nella sua azione, perché questa grande opera, oltre a costituire una comunicazione ferroviaria, rappresenterà anche una comunicazione stradale. La Sicilia fa dei passi giganteschi. Le statistiche ce lo dicono: basti pensare che cinque anni fa si esportavano dalla Sicilia meno di 40 mila carri ferroviari, mentre 140 mila carri arrivavano dal continente in Sicilia. L'anno scorso 138 mila sono stati i carri ferroviari diretti dal continente alla Sicilia e 150 mila quelli dalla Sicilia al continente. Ciò dimostra la portata effettiva della rinascita industriale ed agricola della regione siciliana, per la quale non possiamo che esprimere il più grande apprezzamento e compiacimento.

Quindi, in ogni caso, dobbiamo preoccuparci di assicurare i servizi nel modo migliore: ed è per ciò che, nel frattempo abbiamo ordinato la costruzione di un'altra nave-traghetto.

Si è arrivati ad una intensità tale di traffico che il 20 settembre sono stati traghettati oltre 2 mila vagoni in una sola giornata. Per migliorare il servizio di traghetto, sono in corso provvedimenti riguardanti la costruzione, tra Villa San Giovanni e Messina, di apposite rampe con accessi, per le automobili,

ai ponti superiori delle navi-traghetto *Cariddi* e *Scilla*.

DANTE. Questo accorgimento riguarda soltanto una nave.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Si sta attrezzando il ponte superiore della nave *Scilla*, mentre quello riguardante la nave *Cariddi* è già pronto. Si prevede che entrambe possano essere adibite al servizio entro pochi mesi. Sarà così possibile aumentare di 500 il numero delle macchine traggiate, in aggiunta alle 200 che vengono trasportate oggi.

La potenzialità presente del servizio delle navi-traghetto consente di far fronte soddisfacentemente alle esigenze di trasporto degli automezzi tra continente e Sicilia; tale potenzialità verrà incrementata, sia con la esecuzione dei provvedimenti sopra indicati, sia con l'entrata in servizio della settima nave-traghetto del tipo « pesante », di cui nei mesi scorsi è stato approvato il finanziamento e che è ormai in via di impostazione nel cantiere.

Si è parlato delle tariffe. La tariffa eccezionale n. 203 alla serie A prevede, per i trasporti di autovetture, anche con rimorchietto portabagagli, fra le stazioni di Messina e Villa San Giovanni e Messina e Reggio Calabria e viceversa, i seguenti prezzi: lire 1.900 e 2.400, rispettivamente per autovetture fino a tre posti e oltre tre posti, compreso il posto di guida; lire 3.100 e lire 3.800 rispettivamente per autovetture fino a tre e oltre tre posti, compreso il posto di guida, per i viaggi di andata e ritorno; lire 2.650 e 3.350 quando viene richiesta da parte dell'utente una validità ridotta a tre giorni.

Ciò premesso, si fa presente che già altre volte si è avuta occasione di esaminare la portata effettiva della tariffa eccezionale in oggetto, che è quella che regola il traffico degli autoveicoli attraverso lo stretto di Messina, e si è così potuto stabilire che il compenso che percepisce la ferrovia appare contenuto in limiti molto moderati, rispetto alle spese derivanti dalla navigazione e dal funzionamento degli speciali impianti terrestri. I suddetti prezzi, infatti, oltre ad essere comprensivi delle tasse per il trasporto del bagaglio sino a 80 chilogrammi, per il trasporto di andata e ritorno e per entrambi i tipi di autovetture nonché per i rimorchiati, presentano una riduzione di circa il 20 per cento sul doppio della tariffa di sola andata. Non solo, ma per facilitare la tassazione per il traffico locale svolgentesi tra la Sicilia e la Calabria, limitatamente

tra le province di Messina e Reggio Calabria maggiormente interessate in tale traffico, si è a suo tempo prevista una serie di prezzi per l'andata e ritorno più ridotta e precisamente del 30 per cento sul doppio della tariffa di sola andata, a sua volta già ridotta del 10 per cento, con la qual cosa si sarebbe concretata, rispetto ai prezzi in vigore antecedentemente al 1° febbraio 1955 (data di istituzione dei prezzi di andata e ritorno di cui al decreto ministeriale n. 3031 del 22 dicembre 1954), una riduzione di circa il 38 per cento.

Ovviamente, poiché il trattamento tariffario previsto per il traffico in questione, in occasione di precedenti aumenti tariffari a carattere generale (vedi ad esempio quello entrato in vigore col 1° febbraio 1954), non aveva subito alcun ritocco, nella determinazione dei nuovi prezzi si è cercato di temperare, per quanto possibile, le esigenze del bilancio aziendale, unitamente agli oneri che il servizio di traghettamento comporta per la ferrovia, con le esigenze economiche e turistiche della regione siciliana.

Non si può non far presente che, per il servizio di traghettamento degli autoveicoli, occorre togliere spazio al normale traghettamento sia dei treni viaggiatori sia dei treni merci. Purtroppo, non risulta che nel traghettamento delle autovetture si siano verificati disservizi. I costi del servizio di traghetto non consentono, almeno per ora, l'applicazione dei prezzi di trasporto del tipo lacuale.

Per quanto si riferisce all'iniziativa di un servizio a parte, francamente, si tratta per il momento di una questione che non può essere presa in considerazione. Abbiamo preso, invece, in considerazione la opportunità di intensificare il servizio, attrezzando meglio le navi per il trasporto delle autovetture. L'anno scorso sono state traggiate 60 mila automobili, 30 mila camion, 90 mila automotrici. Noi crediamo di poter far fronte a tutte le necessità dei trasporti, ma se qualche privato vorrà prendere delle iniziative, naturalmente senza chiedere il concorso allo Stato, non avremo motivi per opporci.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Spallone, osservo che la elettrificazione della Sulmona-Pescara rientra negli intendimenti della amministrazione, anche perché si tratta di linea in collegamento con la Roma-Firenze e con la Bari-Bologna totalmente o quasi totalmente elettrificate. L'impostazione degli orari tiene conto, nei limiti del possibile, della necessità delle coincidenze. Le fermate di ser-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

vizio sono ridotte al minimo e non sono eliminabili: si tratta, infatti, di una linea a semplice binario con traffico rilevante. Per quanto riguarda la sistemazione, degli impianti ferroviari di Pescara, d'accordo con la amministrazione comunale è stato già elaborato un nuovo piano da inserire nel piano regolatore della città. Tale piano, per altro, comporta una spesa notevole il cui finanziamento in gran parte esula dalle competenze del Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Priore, faccio presente che le prime locomotive *Diesel* entreranno in servizio sulla Napoli-Taranto nei primi mesi del 1958. Non credo però che si possa affermare che le automotrici attualmente in servizio sono in pessime condizioni. Alcune, anzi, sono da considerare tra le migliori in servizio sulla linea, tanto che vengono adibite pure ai servizi rapidi.

All'onorevole Calabrò ho già risposto.

All'onorevole Roberti posso dire che l'amministrazione ferroviaria ha già realizzato numerosi treni turistici (o crociera) e cercherà di intensificare le iniziative. Nel 1957 i treni turistici interni sono stati 59. Ripeto che cercheremo di incrementarli, non appena il materiale ce lo consentirà.

I problemi affacciati dall'onorevole Bubbio sono presenti all'attenzione della amministrazione. Comunque, assicuro che non vi sarà nessun provvedimento di soppressione per le linee secondarie menzionate nell'ordine del giorno.

Il problema degli assuntori, di cui all'ordine del giorno Cervellati, è già stato da me trattato.

L'ordine del giorno Moscatelli chiede la istituzione di un servizio di navigazione sul lago di Orta. Assicuro che tale servizio sarà senz'altro iniziato la prossima estate mediante il trasferimento di una nave da un altro lago. Posso precisare anche che la spesa relativa a questo servizio è già compresa nel bilancio.

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

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

Onorevole Macrelli?

MACRELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Rapelli?

RAPELLI. Prendo atto con soddisfazione dell'accettazione dell'ordine del giorno e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto?

COLASANTO. Ringrazio l'onorevole ministro per le assicurazioni date e non insisto. Desidero tuttavia ribadire che non è possibile che in tutto il Mezzogiorno non vi sia una officina per riparare i locomotori elettrici. Bisogna pertanto mantenere l'officina di Pietrarsa.

PRESIDENTE. Onorevole De Capua?

DE CAPUA. Non insisto.

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

Onorevole Rubeo?

RUBEO. Sarei grato all'onorevole ministro se volesse ulteriormente chiarire il suo pensiero in ordine al mio ordine del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Date le notevoli difficoltà che si incontrano per la costruzione del tratto di metropolitana che deve congiungere la stazione Termini con lo stadio olimpico, i tecnici ritengono che si debba procedere con una certa precauzione nei lavori. Quindi difficilmente l'opera potrà essere computa per le olimpiadi del 1960. Ma noi dobbiamo soprattutto guardare ai bisogni della cittadinanza: è proprio per questo motivo che ho pregato il sindaco di Roma di affiancarsi a me, per sollevare la capitale dal peso di una circolazione che diventa sempre più intensa: basti pensare che proprio oggi è stata consegnata la targa della trecentomillesima automobile. Ella può pertanto stare tranquillo.

PRESIDENTE. Onorevole Rubeo?

RUBEO. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto.

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

PRESIDENTE. Onorevole Biasutti?

BIASUTTI. Non insisto per la votazione. Ringrazio l'onorevole ministro, anche perché ha assicurato che sul tronco Mestre-Cervignano verranno installati il doppio binario e l'elettrificazione. Mi permetto altresì di raccomandare all'onorevole ministro la esecuzione dei lavori di riparazione del ponte sul Tagliamento, opera di notevole utilità per tutta la zona.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Dante, Spallone e Calabrò non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Priore?

PRIORE. Non insisto per la votazione, ma non posso dichiararmi soddisfatto della

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

risposta dell'onorevole ministro Egli ha sostenuto che le automotrici in servizio sulla linea Taranto-Napoli sono in ottime condizioni, ma per esperienza personale posso affermare che le informazioni trasmesse dagli uffici non sono esatte. Chi viaggia di frequente su quella linea, come il sottoscritto, ha facilmente modo di accorgersi di questo inconveniente, senza parlare del riscaldamento che è assolutamente insufficiente, anche perché l'aria penetra da ogni fessura costringendo i viaggiatori a munirsi di coperte o di indumenti pesanti.

Un altro inconveniente è rappresentato dalla necessità, in cui si trovano i viaggiatori che arrivano in piazza Garibaldi a Napoli, di salire alla stazione centrale per prendere la coincidenza per Roma. Salire quella scalinata, specialmente per la povera gente carica di bagagli, rappresenta una notevole fatica, soprattutto quando i treni, come spesso avviene, giungono in ritardo.

Per quanto riguarda le motrici Diesel, mi permetto di insistere sulla richiesta contenuta nel mio ordine del giorno. Nel dibattito che avvenne l'anno scorso sul bilancio dei trasporti, l'onorevole ministro assicurò che durante l'esercizio sarebbero entrate in servizio. È passato un anno e siamo al punto di prima; mentre chiedevo che entrassero in servizio entro l'anno solare. L'onorevole ministro mi ha risposto che ciò non era possibile e che i suoi uffici gli hanno detto che ciò potrà avvenire tra sei mesi. Vuol dire che allora gli avevano suggerito una bugia, così come è accaduto oggi. Se fosse stato vero quello che hanno detto gli uffici l'anno scorso, a quest'ora quelle motrici sarebbero entrate in servizio.

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

Onorevole Bubbio ?

BUBBIO. Rileggendo le risposte che avevo avuto dall'onorevole ministro alle mie interrogazioni presentate mesi fa sulle due linee di cui al mio ordine del giorno avevo sentito la necessità di riproporre questo problema. La sua risposta fortunatamente ha fugato ogni pericolo di soppressione: sono di ciò assai lieto e non insisto per la votazione, vivamente ringraziando l'onorevole ministro anche a nome delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Cervellati non è presente, si intende che abbia

rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Moscatelli ?

MOSCATELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Polano ?

POLANO. Non insisto per la votazione, ma desidero fare alcune osservazioni.

Per quanto riguarda l'alinea a) credo siano esaurienti le informazioni date dall'onorevole ministro. D'altra parte, volevo assicurarmi che il Ministero seguisse con la massima vigilanza possibile l'andamento delle opere di ammodernamento, perché possano essere portate a termine nel più breve tempo possibile. Questo perché a volte nasce il sospetto che le imprese, siccome devono investire una parte dei finanziamenti necessari per le opere, cerchino di prolungare il più possibile i relativi lavori; inoltre vi può essere anche qualche tentativo di trucco per fare tutte le opere con quella parte delle sovvenzioni che dà lo Stato senza che l'impresa ci spenda niente o poco da parte sua. Ritengo che la vigilanza del Ministero in questa materia debba essere continua per andare al fondo delle questioni.

Per quanto riguarda gli assuntori prendo atto dell'impegno dell'onorevole ministro di sottoporre al più presto al Consiglio dei ministri prima, e al Parlamento poi, un provvedimento di legge per una completa regolamentazione dei compiti e del trattamento di tale categoria. Mi auguro che tale provvedimento contenga norme soddisfacenti le aspirazioni degli assuntori.

Circa l'alinea c) prendo atto di quanto ha detto l'onorevole ministro. Però vorrei far osservare che vi sono cose sulle quali il Ministero deve porre una certa attenzione. Per esempio, le aziende ferroviarie della Sardegna non mettono a disposizione in contanti le somme necessarie per pagare i contributi assicurativi alla Previdenza sociale. Sappiamo che le ferrovie complementari sarde hanno oltre 300 milioni di debito con la Previdenza sociale; e ciò si ripercuote in danno del personale quando devono essere trattate le pratiche di pensione. Inoltre, non viene liquidata l'indennità di anzianità spettante agli agenti posti in pensione. Per esempio, vi sono agenti posti in quiescenza nel gennaio scorso che a tutt'oggi non sono stati liquidati. Vi è dunque una serie di inadempienze che vanno dalla mancata corresponsione di quanto dovuto alla cassa soccorso del personale, ai contributi assicurativi, alle indennità di anzianità. Mi pare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

che su queste questioni l'intervento del Ministero debba essere molto energico.

L'onorevole ministro non ha dato alcuna risposta per quanto riguarda il punto b), sulla necessità di raccordare tra loro i diversi tronchi ferroviari in concessione, a cominciare da quello Martis-Chilivani, la cui costruzione è unanimemente riconosciuta necessaria, soprattutto se si vuole bene utilizzare la spesa che si va sostenendo per l'ammodernamento di tale ferrovie.

Infatti queste ferrovie non daranno il pieno rendimento se non saranno raccordate tra di loro. Ho segnalato il tronco Martis-Chilivani, che deve collegare la rete settentrionale con quella centrale dell'isola: problema lungamente dibattuto, che a suo tempo fu riconosciuto giusto e per il quale era in corso anche la progettazione. Su questo punto non ho avuto alcuna risposta. Vuol dire che vi ritorneremo sopra in altra sede.

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.

BIASUTTI, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2999).

(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.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 2.234.000.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 192.500.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione interna, lire 8 miliardi e 457.803.000.

Spese diverse, lire 80.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 10.964.303.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 67.200.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 5.735.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 520 milioni.

Totale della Categoria I. — Parte straordinaria, lire 6.323.176.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. (Spese effettive ordinarie e straordinarie) lire 17.287.479.800.

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 1957-58.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2999).

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

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli della entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 389.950.300.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 17 miliardi e 93.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 407.043.300.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine.* — Gestione autonoma dei magazzini, lire 90.010.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 10.440.000.000.

Officine, lire 51.323.000.000.

Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 12.770.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi.* — Fondo ordinario, lire 68 miliardi e 161.000.000.

Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 247.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 480.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.536.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 525.000.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 321.000.000.

Riporto, lire 239.813.780.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 460.000.000.

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 240.273.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 23 miliardi e 445.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 670 miliardi e 762.080.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 389.950.300.000.

Titolo II. *Parte ordinaria*, lire 17 miliardi e 93.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 407.043.300.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III *Magazzini ed officine: Gestione autonoma de magazzini*, lire 90.010.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 10.440.000.000.

Officine, lire 51.323.000.000.

Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 12.770.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — Fondo ordinario, lire 68.161.000.000.

Fondo speciale per le pensioni agli agenti, lire 247.100.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 480.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.536.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 525.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 321.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 460.000.000.

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 240.273.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 23 miliardi e 445.000.000.

Totale generale della spesa, lire 670 miliardi e 762.080.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58.

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

BIASUTTI, *Segretario*, legge.

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, 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 1957-58, 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.

La seduta termina alle 13,25.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE