

**CDLXXVIII. SEDUTA****MARTEDÌ 18 LUGLIO 1950****(Seduta antimeridiana)****Presidenza del Presidente BONOMI**

INDI

**del Vice Presidente MOLÈ ENRICO****INDICE**Congedi . . . . . *Pag.* 18569**Disegni di legge:**(Deferimento a Commissioni permanenti) . . . . . 18570, 18601  
(Trasmissione) . . . . . 18570, 18601**Disegni di legge d'iniziativa parlamentare:**(Presentazione) . . . . . 18569  
(Ritiro) . . . . . 18570**Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):**MUSOLINO . . . . . 18571, 18599  
LUSSU . . . . . 18571  
OTTANI . . . . . 18572, 18599  
MARTINI . . . . . 18572, 18600  
CARMAGNOLA . . . . . 18573, 18600  
JANNUZZI . . . . . 18574, 18600  
CORTESE . . . . . 18575  
PANETTI, *relatore* . . . . . 18575  
D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti* . . . . . 18586, 18596, 18597, 18598, 18599, 18600, 18601  
CERMIGNANI . . . . . 18595  
FERRARI . . . . . 18596  
CASO . . . . . 18596  
CARRARA . . . . . 18597  
DE LUCA . . . . . 18597  
VIGIANI . . . . . 18597, 18598DI ROCCO . . . . . *Pag.* 18598  
LEPORE . . . . . 18598  
GRISOLIA . . . . . 18599  
PRIOLO . . . . . 18599  
SALVAGIANI . . . . . 18600, 18601  
TOMMASINI . . . . . 18602  
MASTINO . . . . . 18603**Nomina di Commissione speciale** . . . . . 18601

La seduta è aperta alle ore 10.

LEPORE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Sanna Randaccio per giorni 5, Oggiano per giorni 10.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

**Presentazione di disegno di legge di iniziativa parlamentare.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Jannuzzi ha presentato un disegno di legge concernente la semplificazione delle formalità per la legale costituzione delle società

cooperative in deroga all'articolo 100 delle disposizioni per l'attuazione del Codice civile e transitorie (1186).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

#### **Trasmissione di disegni di legge.**

**PRESIDENTE.** Comunico al Senato che il Ministro degli affari esteri ha trasmesso un disegno di legge relativo all'approvazione ed alla esecuzione dei seguenti accordi conclusi fra l'Italia e la Svizzera il 6 aprile-10 maggio 1949:

a) *Avenant* al Protocollo del 15 ottobre 1947 concernente il regolamento di alcuni pagamenti fra la Svizzera e l'Italia;

b) Accordo concernente gli investimenti finanziari svizzeri in Italia;

c) Scambio di Note (1187).

Comunico altresì al Senato che il Ministro della difesa ha trasmesso un disegno di legge concernente la proroga della facoltà al Ministro della difesa di avvalersi delle Commissioni temporanee di cui all'articolo 21 del testo unico sul reclutamento dell'Esercito, quale risulta sostituito dall'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 7 settembre 1945, n. 772 (1188).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

#### **Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.**

**PRESIDENTE.** Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) il disegno di legge: « Norme per il riconoscimento dei titoli di studio conseguiti in Austria o in Germania da coloro che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, e per l'abilitazione degli stessi all'esercizio della professione » (1168);

della 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) il disegno di legge: « Riammissione all'esercizio professionale dei notai che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23 » (1169);

della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro) i disegni di legge: « Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Roma mutui per il risanamento delle zone periferiche » (1167); e « Estensione ai mutilati ed invalidi ed ai congiunti dei morti in occasione di azioni di terrorismo politico nei territori delle ex colonie italiane delle disposizioni della legge 19 agosto 1948, n. 1180 » (1179-*Urgenza*).

#### **Ritiro di disegno di legge d'iniziativa parlamentare.**

**PRESIDENTE.** Comunico al Senato che il senatore Di Rocco ha dichiarato di ritirare il disegno di legge da lui presentato concernente l'applicabilità ai mutilati ed invalidi per servizio ed ai congiunti dei Caduti in servizio, dei benefici spettanti ai mutilati ed invalidi di guerra ed ai congiunti dei Caduti in guerra (858).

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:** « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

Proseguiamo nello svolgimento degli ordini del giorno. Do lettura di quello presentato dai senatori Musolino e Priolo:

« Il Senato della Repubblica, ritenuto che la linea Battipaglia-Reggio Calabria, ad un solo binario, non è più sufficiente a sostenere lo intenso traffico dei treni viaggiatori e merci, sviluppatosi in seguito ai crescenti rapporti economici tra la Sicilia e il Continente,

invita il Governo a mettere in esecuzione il progetto di elettrificazione della linea Reggio Calabria-Metaponto-Ancona, la cui attuazione pone non solo condizioni di progressivo sviluppo ai paesi del litorale Jonico, ma anche e soprattutto concorre a decongestionare notevolmente il traffico della linea Reggio Calabria Battipaglia ».

Ha facoltà di parlare il senatore Musolino.

MUSOLINO. Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno si riallaccia all'altro presentato dall'onorevole Priolo lo scorso anno in occasione della discussione di quel bilancio dei trasporti. L'oggetto è la linea Battipaglia-Reggio Calabria, che, come voi tutti sapete, sopporta tutto il traffico tra il continente e la Sicilia, e tale peso, su di un solo binario, rende quasi pericolosa questa linea appunto perchè, per i movimenti sismici di alcune zone del litorale tirrenico ed anche perchè attraversa molte gallerie, il traffico si rende sempre più preoccupante per i viaggiatori.

Lo scorso anno l'onorevole Priolo ha fatto presente la necessità dell'elettrificazione della linea Reggio Calabria-Metaponto-Ancona, la quale potrebbe servire come secondo binario alla linea Battipaglia-Reggio Calabria, il cui binario non può essere raddoppiato in quanto le difficoltà del tragitto, la lunghezza, l'onere finanziario suggeriscono diversamente. Si rende quindi necessaria ed urgente l'elettrificazione della linea parallela Reggio Calabria-Metaponto-Ancona, che, ripeto, servirebbe come doppio binario della linea tirrenica e servirebbe anche a decongestionare il traffico.

L'onorevole Panetti, nella sua relazione, ha fatto cenno all'elettrificazione della linea Ancona-Bari-Foggia, ma non ha tenuto presente la necessità di prolungare questa elettrificazione fino a Reggio Calabria, perchè forse è sfuggito a lui questo progetto che da molto tempo è stato anche sottoposto all'esame dell'onorevole Corbellini, il quale anche, in un suo intervento qui lo scorso anno, ha accennato alla necessità di elettrificare questa linea appunto per decongestionare il traffico dell'altra.

Io non voglio addertrarmi nel merito di tale questione, perchè non ne ho la competenza. Mi permetto soltanto di richiamare l'attenzione del Senato e del Ministro perchè a questo pro-

blema, che si rende urgente appunto per l'aumento continuo del traffico (dato lo sviluppo delle attività economiche) dalla Sicilia al Continente, sia provveduto con la massima urgenza e con precedenza su tutti gli altri progetti che sono all'esame del Ministero. Credo che l'onorevole Ministro sia anch'egli convinto che questo problema che io prospetto nell'ordine del giorno sia degno della sua attenzione, in quanto sono arrivati e arrivano continuamente attraverso la stampa, i congressi delle Camere di Commercio, e attraverso gli organi interessati le sollecitazioni per l'attuazione di questo progetto, perchè esso venga una buona volta messo in esecuzione. L'ordine del giorno pertanto si raccomanda alla considerazione del Senato.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Lussu, Spano e Cavallera, del seguente tenore:

« Il Senato invita il Governo a provvedere sollecitamente alla costruzione della stazione marittima del porto di Olbia (Sassari), indispensabile al traffico fra la Sardegna e la Penisola ».

Ha facoltà di parlare il senatore Lussu.

LUSSU. Rinuncio a svolgere il mio ordine del giorno, pur mantenendolo. L'onorevole Ministro conosce il problema.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dell'onorevole Ottani, del seguente tenore:

« Il Senato, considerato che il problema della continuazione della assistenza sanitaria E.N.P.A.S. ai pensionati delle amministrazioni ed aziende statali presenta una particolare importanza per i pensionati della Amministrazione ferroviaria, dato che per essa è proporzionalmente più elevato il numero dei pensionati che si trovano in condizioni di minorata validità fisica causata dalle dure condizioni nelle quali necessariamente si è svolto il loro servizio, invita il Governo a studiare la possibilità di soddisfare i voti di tutte le categorie dei pensionati, e in ispecie dei pensionati della Amministrazione ferroviaria, affinchè non restino privi della assistenza sanitaria nel momento nel quale hanno maggiormente bisogno di ricorrere alla assistenza medesima ».

Ha facoltà di parlare il senatore Ottani.

OTTANI. L'onorevole Lussu mi ha dato il buon esempio: anche io mantengo il mio ordine del giorno, ma rinuncio a svolgerlo, perchè si tratta di un problema già noto alle amministrazioni dei vari Ministeri. Debbo anzi aggiungere che ritengo sia allo studio un progetto di legge col quale saranno soddisfatte in gran parte le richieste dei pensionati, cui si accenna nell'ordine del giorno. Confido che l'onorevole Ministro vorrà prenderlo in considerazione e dare degli affidamenti soddisfacenti.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Martini, Angelini Cesare, Braccesi e Bisori, così formulato:

« Il Senato, considerando la particolare importanza della linea ferroviaria Firenze-Prato-Pistoia-Montecatini-Pescia-Lucca-Viareggio che non solo collega tali importanti centri e le loro zone, ricche di attività industriali, commerciali ed agricole e di indiscutibile interesse artistico e che per i suoi collegamenti con la Bologna-Prato, la Porrettana e la Piazza a Serchio - Lucca, assicura altresì le comunicazioni fra i centri suddetti e le zone appenniniche, nonchè quelle della Val Padana con le importantissime stazioni climatiche e turistiche di Montecatini e Viareggio e, per la linea Lucca-Pisa, col porto di Livorno;

rilevando che di tale linea è elettrificato il solo tratto Firenze-Pistoia;

invita il Ministro dei trasporti a disporre che, nel termine più breve, si provveda alla elettrificazione della rimanente parte, già approvata e finanziata prima della guerra, nonchè delle linee Lucca-Pisa e Lucca-Piazza a Serchio e a ripristinare il doppio binario nel tratto Prato-Pistoia, contribuendo, con i reclamati provvedimenti, a rendere anche, su questi tratti di linee, più rapide e comode le comunicazioni ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini per svolgere il suo ordine del giorno.

MARTINI. L'ordine del giorno che porta, con la mia firma, quelle dei colleghi Bisori, Angelini Cesare e Braccesi, non ha bisogno di illustrazioni tanto è chiaro nel suo testo. Nessuno può mettere in dubbio la particolare importanza della linea ferroviaria che congiunge la capitale della Toscana con Prato, Pistoia,

Montecatini, Pescia, Lucca, Viareggio. (La ferrovia tra Firenze e Lucca è una delle prime strade ferrate costruite in Italia; il tratto Lucca-Viareggio è di epoca posteriore e fu ultimato nel 1886). Questa ferrovia serve a collegare non solo questi centri importanti e le loro zone circostanti, ricche di attività commerciali, industriali, agricole e di indiscutibile valore artistico e turistico e di fama internazionale, quali sono le stazioni climatiche di Montecatini e di Viareggio, ma, per i suoi collegamenti con la Prato-Bologna, la Porrettana e la ferrovia della Garfagnana, con le verdi e fresche zone montane degli Appennini e delle Apuane, ricche di recentissimi soggiorni estivi, fiorenti di industrie, e che offrono escursioni di eccezionale interesse, ma, altresì con la popolosa, indubre e ricca Val Padana, la quale, col tratto di linea Lucca-Pisa, viene collegata anche col porto di Livorno, la cui importanza non ha bisogno di essere dimostrata. Della linea è elettrificato soltanto il tratto Firenze-Pistoia.

Noi invitiamo il Governo a voler provvedere alla elettrificazione del rimanente tratto Pistoia-Lucca, di 43 chilometri; Lucca-Viareggio di 23 chilometri; Pisa-Lucca di 24 chilometri e della linea Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana-Piazza a Serchio, di 58 chilometri e a ripristinare il doppio binario sul tratto Pistoia-Prato.

Con l'attuazione di questi invocati e tanto attesi provvedimenti, già in parte prima della guerra progettati e finanziati, sarà possibile rendere più comode e rapide le comunicazioni anche su queste linee, tanto abbondantemente frequentate, specialmente nella stagione estiva. Bisognava vedere, domenica scorsa, come erano rigurgitanti di viaggiatori i treni per Viareggio!

Pensate, attualmente, per superare la distanza fra Lucca e Firenze, di chilometri 77, si impiegano, con un treno diretto, due ore e 40 minuti e con una automotrice, che è sempre di insufficiente capacità anche nei periodi di minore affluenza di viaggiatori, occorre sempre un'ora e 50 minuti; da Bologna a Prato, distanza 81 chilometri, si impiega un'ora di tempo circa; da Prato a Montecatini, 31 chilo-

metri, si impiegano 56 minuti con un treno ordinario, e, con una littorina, 40 minuti.

Da Firenze a Viareggio, 100 chilometri, con un accelerato, si impiegano 3 ore e 10 minuti; con automotrice 2 ore e 17 minuti; da Pisa a Roma, 336 chilometri, con un diretto, 4 ore e 50 minuti, con un rapido, 3 ore e 50 minuti!

È facile constatare le differenze. Riteniamo sia giunto il momento di soddisfare le legittime aspettative delle nostre popolazioni. La mia provincia, specialmente, che per la sua abbondanza di acqua, già dà una produzione di energia elettrica che supera larghissimamente i bisogni della provincia e che, con i nuovi impianti della Turrice e della Vinchiana, avrà una disponibilità, superiore all'attuale, di 88 mila Kw in potenza e una producibilità media annua di 215 milioni di Kwo, da poter distribuire a tanta altra parte notevole del Paese, ha ben diritto di avere, in compenso, dalla Larderello, quanto basta per l'elettrificazione di quelle ferrovie che solcano il suo fecondo territorio.

Signor Ministro, con il nostro ordine del giorno, noi ci siamo resi fedeli interpreti dei desideri e dei voti della nostra gente, a voi il vanto ed il piacere di accoglierli e di soddisfarli.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Castagno, del seguente tenore:

« Il Senato invita il Governo a riprendere in esame il problema delle assuntorie di stazione, di passaggio a livello presenziati e di servizi di vigilanza, per dare ad esso sistemazione definitiva riconoscendo a tutti gli assuntori — soggetti a lavoro improbo e di gravi responsabilità — la posizione non più di appaltatori cottimisti, ma di agenti in ruolo, con tutti i diritti inerenti senza limitazioni in base alla anzianità maturata in servizio, od ammettendo ai concorsi per il passaggio a ruolo tutti gli assuntori aventi lunga anzianità di servizio senza limite di età come è praticato per i concorsi interni, e disponendo per gli assuntori non ritenuti idonei, per i non ammessi ai concorsi e per gli esonerati per raggiunti limiti di età una congrua indennità per buona uscita e per anzianità maturata a riconoscimento dell'opera prestata ».

Il senatore Castagno non è presente: s'intende che rinuncia a svolgere quest'ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Carmagnola, Romita e Zanardi, così formulato:

« Il Senato invita il Governo a sollecitare gli accordi col Governo della Repubblica francese per il rapido ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Nizza Marittima ».

Ha facoltà di parlare il senatore Carmagnola.

CARMAGNOLA. Ho presentato quest'ordine del giorno che invita il nostro Governo a sollecitare gli accordi con il Governo della Repubblica francese per il ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Nizza Marittima, perchè, dopo più di 5 anni dalla fine delle ostilità, è l'unico traffico ferroviario internazionale ancora interrotto. Ci sono già stati convegni fra i sindaci dei paesi interessati della nostra frontiera, Camere di commercio e rappresentanti delle autorità dell'altra parte delle Alpi, ma tutti questi voti sono rimasti insoddisfatti.

Non intrattengo il Senato sul disagio che crea questa interruzione, specialmente nella zona di Torino. Dalla provincia di Cuneo, per raggiungere Nizza, bisogna fare la via di Savona-Ventimiglia o servirsi di qualche autobus privato, che, però, non può funzionare tutti i mesi dell'anno. Mi hanno riferito che le autorità italiane hanno fatto di tutto per cercare di ripristinare questo traffico ferroviario e che gli impedimenti provengono dalle autorità francesi. Richiamo l'attenzione sull'importanza, non soltanto commerciale, ma anche turistica di questa linea, specialmente per la stazione di Limone dove nei tempi normali si recavano molti francesi, sia nella stagione estiva, che nella stagione invernale. Mi risulta che, per ripristinare questa linea, occorrono al massimo tre o quattro mesi di lavoro perchè trattasi di rifare due ponti distrutti totalmente e di ripararne altri due.

Con questo mio ordine del giorno, che spero il Senato vorrà approvare, ho inteso di segnalare ai francesi la volontà di un ramo del Parlamento italiano di cancellare anche i segni esteriori di un brutto periodo dei rapporti italo-francesi. Quel brutto periodo che ci ha gettato in un conflitto in contrasto coi sentimenti

del nostro popolo e con la tradizionale amicizia che ci lega al popolo francese, lo abbiamo più volte vivamente condannato. E poichè l'interruzione di quella linea ricorda appunto quegli anni di guerra, cerchiamo di dimenticarli, ripristinando rapidamente il regolare e completo traffico ferroviario. Invito pertanto l'onorevole Ministro a fare tutto quello che sta in lui per portare a termine tale lavoro e mi auguro che il voto del Senato nella Repubblica italiana venga bene apprezzato dalle autorità francesi.

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno del senatore Jannuzzi:

« Il Senato, ritenuto che l'Ente Autotrasporti Merci (E.A.M.) adempie tuttora, nell'interesse pubblico e degli autotrasportatori, ai principali compiti previsti dal decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, e più precisamente provvede, con organismi e con personale tecnico specializzati, agli accertamenti statistici sugli autotrasporti di cose e sulla consistenza delle correnti di traffico e all'aggiornamento dei costi degli autotrasporti, svolge compiti assistenziali in materia di autotrasporto di cose con piena soddisfazione degli interessati e delle competenti amministrazioni statali, e, a mezzo dei Comitati consultivi provinciali, realizza una stretta collaborazione fra la categoria degli autotrasportatori e le dette amministrazioni statali;

considerato che l'assolvimento dei compiti sopra enunciati è indispensabile premessa per l'attuazione del coordinamento fra i trasporti ferroviari e quelli autostradali, e che tale attuazione — postulata dalla necessità del risanamento di questi due settori — potrà realizzarsi soltanto se questi verranno posti su di un piano di parità, così come si vanno orientando altri paesi d'Europa;

che è pendente dinanzi alla Camera dei deputati una proposta di legge di iniziativa parlamentare (n. 1341) diretta alla unificazione dei servizi amministrativi relativi alla circolazione e all'esercizio dell'autotrasporto e con la quale si provvede alla disciplina dell'intera materia, in essa compresa la parte attinente alle funzioni dell'Ente Autotrasporti Merci;

invita il Governo a non prendere iniziative particolari in ordine alla esistenza o alla trasformazione dell'E.A.M. prima che la proposta

di legge suaccennata e, comunque, la materia in essa prevista sia interamente sottoposta all'esame e alle decisioni del Parlamento ».

Ha facoltà di parlare il senatore Jannuzzi.

JANNUZZI. L'ordine del giorno da me presentato trae origine da una affermazione contenuta nella relazione del collega Panetti, secondo cui l'Ente autotrasporti merci, che in origine, cioè secondo la legge istitutiva, sarebbe stato incaricato soltanto del compito di provvedere alla distribuzione del carburante e dei pneumatici occorrenti agli autotrasporti, oggi non avrebbe più ragione di esistere non avendo che una limitata funzione di controllo sull'idoneità tecnico-finanziaria dei privati che aspirano ad ottenere l'autorizzazione al noleggio di autoveicoli adibiti al trasporto di merci.

Mi consenta l'onorevole relatore di ricordare che la materia che fu affidata dalla legge istitutiva all'Ente autotrasporti merci è molto più ampia di quella alla quale egli accenna nella sua relazione. Basta che si guardi a detta legge per convincersi che, diversamente da quanto è detto nella relazione, ci sono funzioni dell'Ente che attualmente permangono e che vengono tuttora svolte intensamente e con soddisfazione delle amministrazioni pubbliche e degli autotrasportatori. L'Ente provvede, difatti, ancora agli accertamenti statistici sugli autotrasporti di cose e sulla consistenza delle correnti di traffico, sugli aggiornamenti dei costi di trasporti, svolge compiti assistenziali in materia di autotrasportatori di cose, realizza, mediante i Comitati consultivi provinciali, una stretta collaborazione fra le categorie degli autotrasportatori e le amministrazioni statali.

Io non chiedo che in questo momento e in questa sede si discutano nel merito le funzioni dell'E.A.M. e si risolva la questione della sua esistenza. Mi permetto però di ricordare all'onorevole relatore e a tutti gli onorevoli colleghi che esiste un progetto di iniziativa di alcuni onorevoli deputati, in esame nell'altro ramo del Parlamento, col quale la materia degli autotrasporti viene totalmente disciplinata. Si prevede, infatti, la creazione di un Ente nazionale per gli autotrasporti e all'articolo 17, si contempla espressamente la soppressione dell'E.A.M. in quanto però tutta la materia di

sua competenza viene attribuita al nuovo Ente e viene disposto che tutto il personale, il quale è venuto formandosi una competenza e una preparazione specifiche durante questi anni passati, sia assorbito da tale nuovo Ente. Sicchè non soltanto ne viene utilizzata la capacità, ma viene evitato che esso resti in questo momento disoccupato, dopo avere prestato opera proficua ed assidua, con dirittura morale, con operosità e con zelo a favore dell'E.A.M.

Per tutti questi motivi il mio ordine del giorno e quello analogo presentato dal senatore Lanzetta, senza affrontare nel merito la questione, si limitano a chiedere che il Governo soprasseda a qualsiasi iniziativa che si riferisca all'esistenza o meno dell'E.A.M., ovvero a modificazioni della sua struttura o dei compiti ad esso assegnati, quanto meno finchè la proposta, attualmente in esame presso la Camera dei deputati, non sia stata discussa. D'altra parte credo che il pensiero dell'altro ramo del Parlamento, sia già stato esplicitamente espresso quando esso respinse un ordine del giorno, mi pare dell'onorevole Reggio D'Acì, con cui si chiedeva espressamente la soppressione dell'E.A.M. La reiezione di quest'ordine del giorno e l'accettazione come raccomandazione da parte del Governo degli altri ordini del giorno, che nel loro contenuto erano sostanzialmente analoghi a quelli presentati da me e dal senatore Lanzetta, mi danno fiducia che quanto ho chiesto trovi accoglimento da parte del Governo e dei colleghi del Senato.

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno del senatore Salvagiani così formulati:

« Il Senato della Repubblica, tenuto conto dell'enorme importanza che, nella bilancia commerciale in particolare e nell'economia nazionale in generale, rappresenta la esportazione dei nostri prodotti ortofrutticoli,

invita il Governo ad intensificare ed accelerare la costruzione dei carri frigoriferi, fino a supplire alle necessità sempre più crescenti dei nostri esportatori ».

« Il Senato della Repubblica invita il Governo a voler accelerare la discussione e l'approvazione del disegno di legge n. 867, d'iniziativa parlamentare, inerente alla riassunzione e sistemazione degli avventizi, esonerati politici ».

Il senatore Salvagiani non è presente: s'intende che rinuncia a svolgerli.

CORTESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTESE. Data l'assenza del senatore Salvagiani, dichiaro di far mio il secondo ordine del giorno.

Poichè il Regolamento consente che io faccia mio l'ordine del giorno dell'onorevole Salvagiani, mi sia consentito di raccomandare all'onorevole Ministro dei trasporti di prenderlo in considerazione perchè la situazione degli avventizi, che proprio in questi giorni vengono licenziati, dopo essere stati riassunti nel 1945, è veramente dolorosa: se l'onorevole Ministro potesse sospendere tali licenziamenti, farebbe cosa quanto mai auspicabile, mentre si attende la discussione, ed eventuale approvazione in proposito, del disegno di legge Massini, n. 867, presso la 7<sup>a</sup> Commissione, in sede deliberante.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Cortese che l'argomento di cui parla l'ordine del giorno è stato svolto anche in sede di discussione generale, per cui l'onorevole Ministro non mancherà certamente di tener conto di quanto è stato detto in questa Aula.

Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Panetti.

PANETTI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 è stata serena, sebbene, come è tradizione per i bilanci ferroviari, gli interventi siansi limitati per la maggior parte a questioni di carattere contingente e di portata limitata. Ciascuno di noi, di fatto, preoccupato degli interessi della regione alla quale più particolarmente dedica la sua attenzione, fa voti per il miglioramento dei mezzi di comunicazione in quel settore e oggi i miglioramenti sono ricostruzicni di ciò che è stato distrutto, elettrificazione di linee poco attivamente servite, raddoppi di binari, accelerazione e maggiori frequenze del servizio. Un intervento che si differenzia sostanzialmente dagli altri è quello dell'onorevole Ferrari, perchè, insieme con una quantità di rilievi, di critiche dettagliatamente sviluppate su quasi tutti i capisaldi del bilancio, egli, constatata la crisi dei trasporti, procedente

dalla concorrenza fra ferrovia e trasporti automobilistici su strada ordinaria, precisa il proprio pensiero sui modi per combatterla invocando la statizzazione di tutti i servizi affidati ancora all'iniziativa privata (ferrovie in concessione ed autotrasporti) per quanto, con quell'equilibrio che lo distingue, riconosca che questo provvedimento non si deve affrontare subito in modo totalitario, ma progressivamente, opinione che io pienamente condivido, se la risoluzione dei problemi attuali dovesse davvero cercarsi in questa via, mentre non credo affatto che allo Stato convenga impegnarsi in una impresa così vasta, complessa e malsicura, con direttive tanto incerte e mutevoli. E di fatto lo stesso onorevole Ferrari ha dichiarato che una precisazione di queste direttive egli non intende farla.

Ora, a costo di essere accusato di presunzione, io mi propongo appunto di trattare questo problema, non per darne la soluzione, ma almeno per discutere gli indirizzi fondamentali per affrontarlo, cercando di precisarne i caratteri.

Premetto alcuni rilievi sull'insieme degli altri argomenti, cercando di raggrupparli intorno ai loro caratteri fondamentali.

Per quanto riguarda le ricostruzioni, aggrungo che i voti calorosi espressi per la ripresa o per la integrazione dei lavori su questo o su quel tronco rispondono ad un sentimento generale vivamente condiviso anche da chi non si interessa direttamente alle regioni a cui appartengono. Sono di fatto le ultime tracce dolorosissime della guerra quelle che gli orari delle ferrovie ci segnalano coi vuoti di alcune loro pagine, che portano i nomi di una serie di stazioni senza la indicazione dei treni destinati a congrungerle. E chiaro che prima di riflettere se la ricostruzione sia suggeribile nel nuovo clima dei trasporti venuto a crearsi, vorremmo vedere scomparire questi vuoti per cancellare anche il ricordo delle distruzioni sofferte. Ricordo gli interventi coi quali sono state invocate le ricostruzioni dei tronchi della Sulmona-Isernia-Vairano, della Avezzano-Sora, della Marradi-Firenze, della Sant'Angelo di Romagna-Urbino. Per quanto riguarda la elettrificazione avevo segnalato nella relazione l'importanza di rafforzare la linea litoranea dell'Adriatico pareggiandone i

mezzi di trasporto alla litoranea del Tirreno. Qui mi è stato rimproverato che io non ho parlato del prolungamento fino a Reggio Calabria, ma evidentemente, poichè le sane realizzazioni non si improvvisano, mi sono limitato alla parte della linea adriatica che raggiunge Bari, centro dell'Italia sud-orientale, secondo un progetto di grande massima segnalato dall'onorevole Ministro, impostando un programma di attività quadriennale futura.

Sono quesiti ai quali risponderà con i mezzi a sua disposizione l'onorevole Ministro, perchè io non ho alcuna veste per prevederne la realizzazione, se non quella che procede dal desiderio evidente di vedere rinnovati nel più breve tempo possibile questi strumenti della attività del passato, migliorati coi progressi che la tenacia ci ha permesso di realizzare.

Altri senatori hanno espresso voti ed ordini del giorno invocando per molti tronchi ferroviari la elettrificazione; e qui devo ripetere per conto mio ciò che ho già domandato altra volta: la elettrificazione della ferrovia che congiunge la valle d'Aosta con la linea longitudinale della valle del Po a Chivasso, sia perchè all'estremità di questo tronco esiste un tratto già elettrificato, l'Aosta-Pré-Saint Didier, sia perchè quella zona è ricca di centrali idroelettriche e tre nuove importantissime stanno per essere condotte a termine. Di fatto oltre alle centrali in corso di ultimazione di Avise e del Morgex si lavora attivamente per l'impianto del Butier dal consorzio fra le Ferrovie dello Stato, la Cogne e l'Azienda elettrica municipale di Torino, il quale impianto fra un anno svilupperà 70 milioni e fra due anni 180 milioni di kwo annue. Sembra pertanto una contraddizione insistere col vecchio mezzo della trazione a vapore lungo una via fiancheggiata dalle condotte forzate che animano le stazioni generatrici della elettricità, destinata a potenziare altre linee ferroviarie lontane.

Altri voti ho l'incarico di formulare per desiderio di colleghi della regione Piemontese, i quali non hanno creduto di farne oggetto di speciali ordini del giorno, ma insistono perchè le loro aspirazioni siano nettamente sottolineate. Intendo parlare della nuova costruzione del tronco Ceva-San Giuseppe per accostare virtualmente il porto di Savona al suo *interland* naturale; di quella del tronco Alessio-One-

glia, per allacciare la linea litoranea della Riviera di ponente all'altopiano a nord delle Alpi marittime; l'elettrificazione della Cuneo-Mondovì, tronco di soli 24 chilometri, servito dalla trazione a vapore in mezzo a tutta una rete già elettrificata; e particolarmente, secondo il voto espresso dall'onorevole Carmagnola — al quale con tutto l'animo mi associo — una raccomandazione vivissima al Governo, una preghiera all'onorevole Ministro perchè facciano tutto ciò che si può fare per la riattivazione del tronco Cuneo-Ventimiglia, congiungente due parti d'Italia tra le quali si è incuneata la Francia in seguito alle condizioni di pace. Non comprendiamo le difficoltà della realizzazione di questo voto, il quale è l'espressione di un sentimento nazionale, ma è pure dettato da ragioni tecniche per migliorare le comunicazioni dell'Italia con la Francia e particolarmente con la sua splendida regione della Costa azzurra.

Per quanto riguarda le domande di elettrificazione svolte in numerosi interventi ed anche in ordini del giorno speciali, faccio osservare che nella zona alla quale un buon numero di essi si riferisce altre fonti di energia elettrica stanno per essere assicurate per il prossimo autunno, con la sistemazione della nuova centrale termica di Larderello, installandovi due grandi turbine a vapore di 20 mila chilovatt che costituiranno una brillante affermazione della industria termoelettrica italiana.

Dunque, i mezzi di attivazione di quelle linee elettriche non ci mancheranno. Naturalmente bisogna dare tempo al tempo: poichè non si possono improvvisare gli impianti, nè domandare al Tesoro più di quanto esso può dare nel quadro delle sue possibilità, limitate da una saggia politica finanziaria.

Anche attraverso queste sollecitazioni e le espressioni di malcontento, che quelle non esaudite provocheranno nei parlamentari, fra i quali naturalmente anch'io mi colloco, si comprende che esiste e deve esistere un senso di intimo compiacimento per le realizzazioni raggiunte ed al compiacimento va unito il plauso alle attività del Governo, che in così pochi anni riuscì a sollevare la ferrovia italiana dallo stato di rovina nel quale era caduta, alle condizioni attuali, sotto moltissimi aspetti sod-

disfacenti. Di questo va data lode alla combattività e prontezza di realizzazione dell'onorevole Corbellini nel periodo in cui diresse il dicastero dei trasporti, il quale, da quel vivace bersagliere che è, ha sfondato gli ostacoli anche se talvolta in forma non completamente legale... (*ilarità*).

CORBELLINI, Sempre in forma legale!

PANETTI, *relatore*. ...ma riuscendo a condurre a termine senza indugio le più urgenti ricostruzioni e mettendo il servizio ferroviario nelle condizioni di efficienza che era necessario raggiungere; mentre rendo omaggio alla onestà di esposizione, alla concretezza delle dichiarazioni fatte dal Ministro D'Aragona nel suo discorso alla Camera dei deputati il 7 giugno 1950, senza timore di rivelare le manchevolezze, come è doveroso fare se si vuole che la Nazione sia educata a comprendere le responsabilità del momento e ad accettare con animo sereno i sacrifici indispensabili. A proposito di quelle dichiarazioni sottolineo anch'io, come già lo ha fatto l'onorevole Ferrari, i pericoli che il Ministro ha segnalato per la integrità del patrimonio ferroviario e per la sicurezza del suo servizio, che procedono dal deperimento dei binari e da quello del materiale rotabile ancora in parte abbandonato sui piazzali ferroviari, ed osservo che per l'appunto a provvedere alle necessarie rinnovazioni tendono le spese complementari, per l'importo di 7.975 milioni, prevedute nello stato della spesa del Ministero dei trasporti con l'aumento di ben 3.265 milioni rispetto all'esercizio passato, delle quali l'onorevole Ferrari ha domandato nel suo intervento la spiegazione.

FERRARI. Io non le ho fatto una domanda.

PANETTI, *relatore*. Può darsi che non abbia interpretato esattamente le parole dell'onorevole Ferrari, e ne domando scusa. Accenno solo al fatto che la suddetta cifra risulta dalla somma dei capitoli 57-58-59 del bilancio, riguardanti lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, per rinnovare la parte metallica dell'armamento e per ricostituire il materiale rotabile.

Ma poichè ho citato, forse inesattamente, l'onorevole Ferrari, mi si permetta di completare quello che volevo dire in questa premessa, segnalando le benemeritenze dei Ministri che

si sono succeduti nel Dicastero dei trasporti, poichè proprio a lui si deve il primo poderoso impulso alla ricostruzione ferroviaria e quindi il suo nome deve essere citato a titolo d'onore in questo periodo di ricostruzione.

È pure doveroso un altro riconoscimento quello che merita la Nazione, la quale, pur essendo vincitrice della guerra, con un atto che non è nelle tradizioni della umanità, è venuta incontro ai vinti, soccorrendoli largamente per renderne possibile il risorgimento. Intendo naturalmente parlare degli Stati Uniti d'America e del loro illuminato e magnanimo soccorso finanziario.

E se qualcuno obietterà che questo atto non è soltanto altruistico, perchè, evitando il crollo economico dell'Europa occidentale, gli Stati Uniti hanno conservato le possibilità di smercio dei loro esuberanti prodotti, impedendo la crisi di un grande mercato, dobbiamo riconoscere che essi hanno dimostrato una chiarezza ed un equilibrio che li onora, ed hanno acquistato un titolo di credito alla nostra gratitudine.

Il finanziamento della ricostruzione delle ferrovie italiane è dovuto di fatto per ben 190 miliardi, su 400 spesi, al piano Marshall. Valga questo pensiero in questa sede e su questo soggetto a dimostrare che il popolo italiano non dimentica i benefici ricevuti e terrà sempre presente l'aiuto che gli è stato dato dall'America anche per la ricostruzione delle sue ferrovie.

Ancora una premessa di carattere particolare; e questa riguarda la misura dei finanziamenti preveduti dal Ministero dei trasporti per gli studi e le ricerche scientifiche che lo interessano. Anche per questo riguardo l'onorevole Ferrari mi ha dato lo spunto, perchè ha detto: « Se io cerco nel quadro degli stanziamenti trovo a questo scopo: ricerche e studi, 500 mila lire (nel bilancio dell'Ispettorato della motorizzazione) e poi 150 mila lire per le sue biblioteche; somme assolutamente inadeguate! ». Bisogna però notare che i mezzi di ricerche e studi di cui l'Ispettorato della motorizzazione dispone si limitano ad un laboratorio destinato ad eseguire prove sopra la resistenza dei serbatoi alla pressione interna dei gas e qualche altro collaudo del genere. Il vero Istituto sperimentale appartiene alle ferrovie dello Stato, ed è un istituto che ha un glorioso pas-

sato, ed ha oggi ancora attività cospicue, pur essendo i suoi mezzi di ricerca in parte sorpassati dai progressi tecnici dell'ultimo periodo, che fu per l'Italia culturale un doloroso periodo di isolamento.

Per dare una misura della sua potenzialità dirò soltanto che il personale addetto, dipendente dal servizio affari generali, rappresenta una spesa da 110 a 115 milioni annui. Meno brillanti sono le disponibilità per il suo esercizio. I nuovi attrezzamenti che qualsiasi laboratorio deve ideare e realizzare, integrando e perfezionando gli antichi, vengono di volta in volta autorizzati, per ciò che riguarda la spesa, dal Direttore generale delle ferrovie. Altre apparecchiature sperimentali sono state acquistate attraverso il Piano E.R.F. Ma gli strumenti, per quanto perfetti, non permettono le ricerche se non si mettono in condizioni di operare. Un oscillografo, un apparecchio di misura di estrema sensibilità per la determinazione di una grandezza fisica, deve essere collegato ad un gruppo operatore se si vuole efficacemente servirsene. Occorrono apposite trasmissioni e impianti centrali generatori di energia, che ogni laboratorio trasforma ed utilizza sistemando gli strumenti. A questo fine sono necessarie spese, e l'Istituto delle ferrovie dello Stato non ha stanziamenti appositi e quindi i suoi ricercatori perdono un tempo prezioso per ottenere ogni volta l'autorizzazione a quei lavori che giudicano necessari.

Ricordando l'importanza di queste ricerche che l'Istituto delle ferrovie dello Stato ha il compito di svolgere, intendo ben chiaramente considerarlo anche al servizio dell'Ispettorato della motorizzazione, e per questo ne ho parlato prendendo lo spunto da una voce modestissima di bilancio, che apparentemente non lo riguarda.

I problemi sono gli stessi: quelli che interessano la motorizzazione (carburanti e lubrificanti) e quelli che riguardano la metallurgia ed i trattamenti termici, la resistenza dei materiali, le vernici, ecc.

Anzi, a proposito di vernici, mi compiaccio di avere appreso che l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato ha lavorato per la Difesa aeronautica, per la quale le vernici di protezione delle strutture degli aerei hanno una importanza di primo ordine.

È indispensabile evitare duplicati di questi istituti, soprattutto nella medesima sede, perchè l'attrezzamento fondamentale occorrente è molto costoso, e rappresenterebbe una dolorosa dispersione di mezzi e di tempo dedicare finanziamenti per costruirlo due volte, mentre è tanto importante impiegare le poche disponibilità per realizzare nuovi strumenti secondo i più moderni progressi.

Ma è necessario dare i mezzi strettamente necessari per queste attrezzature. Recentemente l'Istituto ha creato una sezione per esperienze nel settore fisico-chimico. Ed è anche necessario crearsi un reparto per studi, separato da quello per le prove di collaudo correnti, le quali naturalmente costituiscono la sua finalità diretta, ma non devono paralizzare la sua capacità di progresso e di studi interessanti le migliori intelligenze di cui è dotato, che meritano il migliore incoraggiamento.

Voglia l'onorevole Ministro accogliere questo voto che, sono certo, verrà appoggiato dalla riconosciuta autorità nel campo scientifico del Direttore generale delle ferrovie. E poichè ho parlato dell'Istituto sperimentale di Roma mi sia permessa anche una segnalazione dell'Ufficio studi di Firenze, che ha acquistato una brillante competenza nella risoluzione dei problemi dell'elettrificazione e in particolare nella progettazione dei locomotori. Quel centro è dei più moderni ed efficienti in questo settore e lo possiamo considerare come un prezioso alleato della grande industria elettrotecnica italiana, nel compito di elevare la produzione del nostro Paese al livello del primato tecnico, che essa può davvero vantarsi di avere raggiunto.

E passo questa volta al problema centrale, come ho già detto, per discuterlo un po' da vicino, non con la presunzione di darne la formula risolutiva: concorrenza fra trasporti su rotaie e trasporti su gomma; concorrenza o coordinamento? Gestione privata per questi ultimi o gestione statale? Influenza dell'aumento delle tariffe ferroviarie su questa concorrenza. L'aumento delle tariffe ferroviarie, ecco, a parere della maggior parte dei senatori, che svolsero il loro intervento su questo tema, il grande colpevole con le sue date nefaste del 10 febbraio e del 26 giugno 1949; perchè l'aumento è stato fatto in due tempi appunto per saggiarne le reazioni e giudicare dai

risultati del primo, se era prudente adottare il secondo. Ma la reazione al primo aumento non fu quasi affatto avvertita. Il senatore Ferrari dice: non ebbe tempo a manifestarsi, perchè le reazioni avvengono con ritardo. Se sbaglio nel citarlo lo prego nuovamente di scusarmi. Ma in linea di principio mi permetto dissentire su questo punto. Nei fenomeni economici, come in quelli del mondo fisico, la rottura di un equilibrio si manifesta di colpo, anzi con intensità esagerata; poi, col tempo, si smorza avvicinandosi ad un nuovo equilibrio quale risulta, nel problema che ci interessa, dalle condizioni economiche dei servizi resi e dalle possibilità di sostituirli.

Ma naturalmente una obiezione a qualunque ragionamento è sempre pronta, e quindi è pronta anche per questo: per reagire prontamente all'aumento delle tariffe, bisognava avere a disposizione un altro mezzo di trasporto: l'auto furgone per le merci e l'auto pullman per i viaggiatori. Ora questi mezzi non si improvvisano; le ditte costruttrici sono molte in Italia ed hanno approfittato di questo stato di cose per aumentare in fortissima misura la loro produzione; ma ci voleva del tempo perchè questa potesse soddisfare alle esigenze dei privati, i quali, visto il vantaggio derivante dall'aumento delle tariffe ferroviarie, si sono decisi ad esercitare trasporti in concorrenza con le ferrovie. In effetto però la richiesta di automezzi è cominciata assai prima dell'aumento. È cominciata appena iniziata l'opera di restaurazione, quando le ferrovie erano ancora inefficienti ed interessava creare senza ritardo qualche mezzo di trasporto; è cominciata con gli autocarri ed ha seguito con gli autoveicoli per viaggiatori. Oggi, saturato il mercato, la richiesta si è fatta meno vivace; e gli aumenti di tariffa hanno pesato poco sul movimento sottratto alle ferrovie. Essi non furono che un conguaglio, assai moderato del resto, delle antiche tariffe molto basse, che rimasero tali tuttavia anche dopo il provvedimento. Basta confrontarle con quelle delle nazioni con le quali abbiamo più frequenti ed importanti rapporti, come la Francia, l'Inghilterra e la Svizzera. Risulta subito che le nostre tariffe ferroviarie sono le meno elevate. Io non posso qui esporre delle tabelle molto dettaglia-

te. Mi limito a citare delle grandi medie, relative alla distanza di trasporto di 250 chilometri, e per un tipo di merce che può rappresentare la media ponderata di quelle trasportate.

Ora, attribuendo a questo riguardo, per le tariffe oggi vigenti in Italia per le merci, il valore cento, troviamo in Francia il valore 150, in Inghilterra 200; in Svizzera 250. Quindi il livello minimo del nostro Paese, rispetto agli altri, corrisponde bene alle condizioni particolari di una Nazione povera; nella quale lo Stato, per incoraggiare i trasporti ed i viaggiatori, è disposto ad imporre al proprio Tesoro sacrifici per evitare la contrazione dei traffici.

Quanto alle tariffe interessanti i viaggiatori, dobbiamo prima di tutto riconoscere che i moltiplicatori vigenti presso di noi per le classi superiori rispetto al prezzo delle terze classi sono molto più alti di quelli adottati dalle nazioni citate, ciò che dimostra l'indirizzo democratico della nostra politica dei trasporti. Difatti, per l'Italia, alla seconda classe, corrisponde il rapporto di tariffa rispetto alla terza di 1,70 contro 1,52 per la Francia, 1,34 per la Svizzera, 1,35 per l'Inghilterra. Per la prima classe 2,55 in Italia, 2,30 in Francia, 2,00 per la Svizzera, 1,71 per l'Inghilterra. Inoltre per ciò che riguarda le tariffe per viaggiatore-chilometro, riferite anche queste al percorso di 250 chilometri, per la tariffa numero 1 (disgraziatamente noi in Italia ne abbiamo 7, ciò che non semplifica il servizio degli sportelli) abbiamo, per la terza classe, lire 4,32 per l'Italia; 8,07 per la Francia; 10,50 per l'Inghilterra; 14,70 per la Svizzera: per la seconda classe 7,32, 12,44, 14,00, 21,00 e per la prima classe 10,98, 19,24, 18,00 e 29,40; sempre per le quattro nazioni nell'ordine citato e riducendo in valuta italiana le valute straniere.

Il provvedimento appare dunque pienamente giustificato, e la contrazione del traffico non si può quindi spiegare come sua conseguenza, almeno in misura prevalente, ma come risultato dello sviluppo crescente degli autotrasporti stradali, e purtroppo anche come effetto della crisi economica, che di fatto si è delineata in misura più accentuata al termine dello scorso anno: crisi di produzione, ma più ancora di esportazione. Questa anzi ha le sue ripercussioni più gravi nello squilibrio del volume dei trasporti verso l'estero e dall'estero

poichè, riducendo i primi, per mancanza di esportazione, si danneggia la buona utilizzazione dei carri merci, che entrano a pieno carico ed escono vuoti. Ciò provoca sulle linee di maggior traffico una antieconomica utilizzazione del materiale rotabile che abbiamo sempre dovuto lamentare, ma che oggi raggiunge davvero un livello troppo elevato.

Se non che queste ultime cause ed i modi di combatterle esorbitano dal tema che stiamo trattando.

Entriamo quindi nella trattazione del quesito fondamentale del coordinamento fra i due mezzi di trasporto, automobilistico e ferroviario, e constatiamo prima di tutto che i prezzi di vera concorrenza che i primi offrono alla clientela sono giudicati oggi addirittura sotto costo.

Probabilmente non si tratta di lavoro in perdita, ma di sfruttamento del carattere di artigianato, che i piccoli imprenditori di trasporti di merci con autocarri possono conservare, evitando gli oneri delle previdenze sociali o almeno di alcune di esse, e riducendo quella parte delle spese generali che riguardano la attrezzatura fissa e mobile per la manutenzione del loro materiale, eseguita spesso con mezzi di fortuna.

D'altro lato i trasporti automobilistici hanno nel settore delle merci un titolo importante alla preferenza del cliente: la possibilità di realizzare nel modo più semplice la presa e la resa a domicilio.

Anche creando una organizzazione apposita, le ferrovie non possono competere su questo terreno, perchè rimangono necessariamente a carico dell'utente le maggiori spese dovute al trasbordo delle merci dai carri ferroviari agli autocarri e viceversa. Non mancano i mezzi per eliminare la manovra in alcuni casi specialissimi, per esempio, nel caso di trasporti a vagone completo, ricorrendo ai carrelli speciali, sui quali il vagone viene caricato per introdurlo nelle città fino alla destinazione.

Si adoperano pure i carri ribaltabili: vagoni refrigerati per trasporto di merci deperibili. Ma la inferiorità rimane nella quasi totalità dei casi, ed è naturale che l'automezzo, necessario al servizio a domicilio, pensi a sostituirsi intieramente al treno, eseguendo per conto proprio l'intero trasporto, per tragitti sempre più estesi. Onde il conflitto. Per comporlo non ci

sono che tre vie: o disciplinare il servizio automobilistico, anche senza spingersi alla statizzazione, o creare un servizio a domicilio dipendente da quello ferroviario, o finalmente lasciare alla libera concorrenza il compito di raggiungere col tempo l'assetto.

Gli studiosi della economia dei trasporti sono in genere favorevoli alla seconda soluzione: disciplinare il servizio automobilistico, fissandogli i limiti e le tariffe, e ciò per evitare nel suo sviluppo crisi dolorose.

In questo indirizzo sembra si voglia orientare la Germania, ove è allo studio un disegno di legge, che è stato reso noto nel mese di marzo, col quale si renderebbero obbligatorie ai concessionari dei trasporti di merci le tariffe che una preparazione abbastanza lunga ha permesso di collaudare, differenziando i prezzi con la distanza del trasporto, la natura delle merci e persino la capacità portante dei singoli automezzi (non si è in Germania per nulla). Le prescrizioni definiscono come piccole distanze di trasporto quelle che non superano i 50 chilometri dal baricentro della città di partenza della merce, nella quale l'automezzo deve avere la propria residenza. Le concessioni si distinguono secondo che sono destinate al servizio delle piccole o delle grandi distanze. Le ferrovie federali non possono esercitare trasporti, con gli automezzi che hanno in dotazione, per le grandi distanze. Su queste esse devono operare col binario, loro strumento naturale. Ma vi possono essere concessioni per strada ordinaria a grande distanza, anche per automezzi a giudizio dell'autorità competente.

I prezzi sono stabiliti, come si è detto, in modo tassativo.

Dunque, non statizzazione ma disciplina spinta al limite massimo, per timore che la concorrenza giunga ad esagerazioni, che provocherebbero esercizi antieconomici a danno dei trasporti ferroviari e con perturbazioni inevitabili dei servizi e possibile incentivo ai singoli esercenti, minacciati di perdite finanziarie, a commettere irregolarità, che si ripercuoterebbero sull'esattezza, sulla precisione e sulla correttezza dei trasporti.

Ma l'osservanza di queste norme disciplinari non si può garantire soltanto coi mezzi ordinari di controllo (nel caso nostro con l'azione

diretta dei Comitati regionali dell'Ispettorato della motorizzazione).

Occorre il fiancheggiamento convinto delle stesse categorie interessate, che dovrebbero raccogliere tutti gli esercenti in appositi albi, e dare per mezzo di essi le garanzie necessarie.

Ora noi in Italia possediamo già le basi, di questa struttura, poichè già esistono tre grandi associazioni di categoria: la Federazione nazionale auto-trasporti (F.N.A.) che rappresenta gli spedizionieri, cioè gli autotrasportatori dotati di mezzi cospicui; la Federazione italiana autotrasportatori professionali (F.I.A.P.), i cui aderenti sono i piccoli e medi trasportatori, che effettuano il servizio pubblico di autotrasporti. Essa è la più numerosa e raccoglie circa 80 associazioni e quasi 60 mila aderenti. E finalmente la Federazione italiana autotrasporti merci (F.I.A.M.), che raggruppa gli autotrasportatori aderenti alla confederazione generale dell'industria.

Abbiamo pure una azienda, affiliata a quella Ferroviaria, che ha iniziato una attività di classifica e di elencazione, chiamando le Federazioni a collaborare. Intendo parlare della E.A.M. (Ente Autotrasporti Merci). E qui mi si presenta l'occasione di tenere conto degli autorevoli interventi fatti in suo favore, sia dall'onorevole Ferrari nel suo discorso, sia da altri colleghi negli ordini del giorno presentati.

La E.A.M. è un organismo derivato dalla E.C.A.M., alla quale di fatto era affidato il compito della distribuzione dei carburanti e dei pneumatici ai privati ed agli esercenti di pubblici trasporti, quando nel periodo della guerra erano scarsissimi. Poi venne la legge 19 luglio 1946, n. 39, proposta dall'onorevole Ferrari, allora Ministro, la quale ha investito il nuovo organismo di un altro compito quello di assicurare l'equa ripartizione dei trasporti di prima necessità e di effettuare accertamenti statistici, oltre alla mansione dei ricuperi e delle vendite degli automezzi, preda bellica, consegnati ai privati.

Ma quest'ultimo compito è superato.

Per gli accertamenti statistici il piano di previsione delle spese dell'Ispettorato della motorizzazione contiene un capitolo con lo stanziamento apposito di un milione, e perciò rico-

nosce il suo obbligo a trattare direttamente l'argomento.

Mi sembrò quindi che l'E.A.M. avesse praticamente perdute le sue ragioni di essere, ed in questo senso mi sono espresso nella mia relazione.

Ho potuto in seguito accertare che l'Ente autotrasporti merci è stato investito del compito di preparare le istruttorie e le proposte di concessione per i trasporti automobilistici di merci, sulle quali l'Ispettorato ha il mandato di decidere. L'E.A.M. opera per mezzo dei suoi Comitati provinciali, costituendo Commissioni di cui fanno parte le Federazioni di categoria sopra citate, oltre ai delegati dei prefetti. Queste Commissioni istruiscono le domande di concessione e presentano le loro proposte, che sottopongono all'Ispettorato.

La struttura è dunque bene orientata per raggiungere la disciplina dei concessionari, poichè la loro compartecipazione a dettare norme che li riguardano è già in atto, sia pure sotto un solo punto di vista. Le Federazioni di categoria sarebbero probabilmente favorevoli ad imporsi la disciplina delle tariffe, perchè vantaggiosa ai loro interessi. Istituito l'albo degli autotrasportatori di merci, si avrebbe lo strumento idoneo a realizzare la prima delle tre soluzioni. Parte del lavoro per fissare gli equi prezzi è già stata fatta. Ciò dimostra, se ve ne fosse bisogno, che le iniziative degli uomini valgono sempre molto di più che una ben architettata regolamentazione.

Tornerebbe qui opportuno un cenno al problema della statizzazione degli autotrasporti perchè la soluzione prospettata della disciplina dei prezzi è quella che più si avvicina all'esercizio di Stato.

Ma è chiaro che un problema di queste proporzioni non si può discutere incidentalmente tracciando, come è compito del relatore, un quadro sintetico di commento sul tema generale.

Dirò soltanto che, mentre l'onorevole Ferrarini ha affermato di non condividere affatto l'opinione di quelli che ritengono lo Stato peggiore amministratore dei privati, io desumerei da alcune cifre di questo stesso bilancio qualche prova favorevole al giudizio di questi ultimi.

Mi riferisco alle diverse tradizioni che vi sono nelle amministrazioni statali e nelle in-

dustrie private circa il compito di guidare le automobili destinate al personale direttivo. La tradizione nel campo industriale è questa: che il dirigente che adopera l'automobile la guidi lui personalmente. Io ho avuto occasione di vedere il professor Valletta della « Fiat » pilotare costantemente la sua vettura utilitaria da 500 centimetri cubici (e non parlo qui per segnalare una speciale caratteristica di austerità) ed ho veduto la stessa persona guidare personalmente le automobili di lusso, che la Ditta mette a disposizione durante le visite di Ministri, o di rappresentanti del Parlamento, o di autorità in missione, rendendo ad essi gli onori del padrone di casa. Probabilmente queste tradizioni non vigono negli uffici statali nè in quelli parastatali; e di fatto nei nostri bilanci sono registrati stanziamenti cospicui per il personale di guida delle autovetture in servizio degli uffici. Per esempio il capitolo 35 delle spese delle ferrovie dello Stato considera, come sole spese del personale addetto al servizio degli autoveicoli, 410 milioni di lire con un aumento rispetto al precedente esercizio di 120 milioni. Ammettiamo che non siano tutte vetture per trasportare i capi servizio, ma certamente anche queste peseranno sul complesso per una buona parte; mentre il capitolo 47 stanziava per le forniture e la manutenzione degli automezzi 520 milioni. Credo che gli azionisti di un'azienda privata farebbero qualche rilievo, se riscontrassero nei loro bilanci quote di tanta importanza con questa finalità.

Vediamo ora quali sono gli organismi dei quali le ferrovie dello Stato dispongono per guadagnare al proprio traffico le merci, sia curandone la presa e la consegna a domicilio, sia raccogliendo il collettame in carri completi. Daremo perciò qualche notizia sul volume delle attività della I.N.T. e del G.R.A. di cui si parla nella relazione.

Nel 1949 la I.N.T. ha ritirato a domicilio 187 mila tonnellate di merci, operando in gran parte per mezzo di subcontraenti. Il G.R.A., che dispone di un notevole parco automobilistico, ha trasportato 1.500.000 tonnellate di merci nel medesimo anno, delle quali 56 mila hanno costituito il volume del collettame. Tutto ciò va confrontato col trasporto di merci delle ferrovie dello Stato, che, durante il 1949, ha raggiunto 33,4 milioni di tonnellate, di cui 1,87 di col-

lettame, e con quello effettuato dagli autotrasporti privati, che si calcola, per i soli automezzi pesanti, in 80 milioni di tonnellate. Se ne deduce che i mezzi di difesa, dei quali le ferrovie dello Stato dispongono, sono ancora di ben piccola entità, tanto che si discute se conservarli, e, in tal caso, come trasformarli, continuando nella politica attuale della libera concorrenza fra i due mezzi di trasporto.

Uno studio comparativo dovrebbe dunque approfondire questo quesito, esaminando quali sono le necessità in questo settore, sia con le tariffe attuali, sia modificandole leggermente nella loro differenziazione con la distanza dei trasporti e fra collettame e carri completi.

Per quanto riguarda i trasporti dei viaggiatori le riforme davvero realizzabili sono meno discusse. Assistiamo di fatto a vivissime istanze per ottenere la ricostruzione di tutti i tronchi ferroviari distrutti, sia per la rete statale, sia per quella in concessione, e sappiamo che le ferrovie, anche di poca importanza, anche a scartamento ridotto, possono sole assolvere il problema del trasporto di grandi masse a orario fisso, che il trasporto degli operai, dai luoghi di dimora ai centri industriali, esige non meno di quello degli agricoltori ai mercati.

Si tratta quindi di studiare il migliore inserimento degli autopullman nella grande rete ferroviaria.

Il problema centrale si può dunque scindere in parecchi quesiti, che occorre studiare per avere a disposizione gli elementi di giudizio essenziali. Ma la nostra attività sembra invece orientarsi verso un formalismo, che si concretizza nella creazione di nuovi organi direttivi da sovrapporre o da sostituire a quelli già esistenti. Non è forse inutile uno sguardo sintetico sull'argomento.

Esiste la Commissione interministeriale per lo studio dei problemi relativi agli autotrasporti, costituita presso il Ministero dei trasporti fin dal 2 febbraio 1948, la quale, secondo la sua denominazione, sarebbe proprio investita della questione fondamentale. Che cosa abbia concluso questa Commissione dal febbraio 1948 ad oggi io non so. Può darsi che sia effetto della mia ignoranza. (*ilarità*). Esiste pure, presso il Ministero dei lavori pubblici un'altra Commissione, nominata con decreto ministeriale del 22 luglio 1947, n. 471, incaricata di ri-

vedere le norme riguardanti i trasporti e la loro disciplina. E noi domandiamo a gran voce la creazione di un Consiglio superiore dei trasporti, domanda che è stata sottolineata dall'onorevole Massini nel suo intervento; ma i voti perchè il Consiglio sia costituito risalgono al 1948 (vedi l'ordine del giorno Ruini, Paratore, Gasparotto dell'8 ottobre 1948, la loro interpellanza 24 febbraio 1949 e la rinnovazione del voto 8 luglio 1949). La richiesta non manca dunque di autorevolissimi appoggi. Alla Camera è stato difatti presentato il relativo disegno di legge n. 800, il quale precisa la formazione di questo Consiglio supremo, ma lo costituisce, niente di meno, con 56 membri: un altro Parlamento. (*ilarità*). Nello stesso disegno di legge è avvertita questa difficoltà e si stabilisce la suddivisione del Consiglio in un certo numero di sottocommissioni, ciascuna per determinati problemi, e si stabilisce che di esse facciano parte i rappresentanti delle categorie produttive, delle imprese esercenti, dei dirigenti le aziende, dei produttori industriali e dei lavoratori nonchè naturalmente di tutti i Ministeri competenti col concorso di esperti della specializzazione.

Anzi, vista la complessità dei problemi si prevede che le sottocommissioni possano chiamare altri esperti per integrare la loro competenza. (*ilarità*). Ma questo Consiglio che dovrebbe risolvere i problemi e le difficoltà presenti e per ora è solo considerato in un disegno di legge, mentre sarebbe tanto utile accelerare i tempi, cominciando da proposte ed esperimenti concreti, dovrebbe assorbire la Commissione costituita da persone competentissime nella specializzazione, che secondo il mio modo di vedere, assolve molto bene il suo compito e, quando verrà annegata nel complesso, temo riuscirà assai meno efficiente. Altri organi che verrebbero assorbiti sono il Comitato superiore della navigazione interna, previsto dall'articolo 1272 del Codice di navigazione e la Commissione di cui all'articolo 13 della legge 14 giugno 1949, n. 410. Si distruggerebbe così la autonomia di organi speciali efficienti, ritardandone la funzione normativa.

Ma non bisogna dimenticare che la Costituzione prevede un Consiglio nazionale della economia e del lavoro, del quale, all'articolo 99, fissa in termini generali la formazione, gli

scopi e le competenze. Quel Consiglio, al quale certamente i problemi che stiamo trattando interesseranno, finirà per comprendere l'istituendo Consiglio superiore dei trasporti per coordinarne le decisioni nel quadro più ampio delle sue attività.

Ne nasceranno altre interferenze.

Io non faccio una critica: sono l'ultimo venuto, e non mi presumo più saggio di chi ha sicura esperienza nel campo legislativo. Pongo però il quesito se, invece di creare nuovi enti di studio e di consulenza, non sia più pratico valerci di quelli già esistenti per concretare alcune direttive, non fosse altro a titolo sperimentale, per vedere come reagisce l'organizzazione che vogliamo disciplinare.

Ricorderò ancora un'altra proposta: quella del disegno di legge De Cocci-Monticelli, diretto allo snellimento della procedura per il conseguimento delle licenze e con l'impegno di non apportare alcuna modificazione alle norme vigenti. È chiaro che questa, se terrà fede alla condizione suesposta, non potrà contribuire alla risoluzione del problema centrale, pur essendo nella intenzione dei proponenti dotata di personalità giuridica e di diritto pubblico. Essa dovrebbe accentrare tutte le funzioni oggi attribuite ad uffici distinti. Non pare però che possa evitare il controllo del Ministero dell'interno, per le finalità evidenti che gli spettano, nè quello dell'Ispettorato per i problemi tecnici, almeno di portata generale; ma si assumerebbe la funzione di riscuotere le tasse che i concessionari devono pagare, anche per l'uso delle automobili private. Svolgerebbe insomma l'azione ora affidata all'A.C.I. (l'antico R.A.C.I.) e dovrebbe, per l'accenramento di varie funzioni, semplificare la procedura e quindi diminuirne le soprattasse.

Anche per questo fine è naturale domandarsi se con opportuni accordi fra gli uffici di controllo e di registrazione esistenti non sarebbe possibile ottenere il medesimo risultato.

A proposito delle ferrovie in concessione, in gran parte deficitarie e gravanti sul Tesoro, in conseguenza delle sovvenzioni ordinarie e straordinarie, per la cifra totale di 6.780 milioni, il senatore Ferrari ne auspica la statizzazione, se opportune migliore fossero in grado di renderle redditizie, e in caso contrario la abolizione. Il disegno di legge portato alla

discussione della 7<sup>a</sup> Commissione del Senato in sede referente, col n. 1065-A, prevede per le linee suscettibili di avvantaggiarsi in seguito a cospicui miglioramenti rilevanti risparmi sulle sovvenzioni, ed autorizza in tal caso lo Stato a concedere un finanziamento per eseguirvi le migliorie che ne aumenteranno il reddito.

Il programma è degno del massimo favore. Uno studio tecnico approfondito deve dare, caso per caso, l'affidamento della sua seria base economica.

Sia lecito anzi, nell'interesse del progresso di questi mezzi di trasporto, in molti casi insostituibili, esprimere il voto che in luogo dei contributi statali siano accordati prolungamenti delle concessioni alle società esercenti i trasporti ferroviari in concessione, se provvederanno ad introdurre i perfezionamenti necessari, per esempio, con la elettrificazione.

Vi sono di fatto casi nei quali le società esercitano tronchi ferroviari già modernamente attrezzati e redditizi, contemporaneamente a tronchi di attrezzatura antiquata e con bilancio deficiente. Non è escluso che esse possano provvedere con mezzi propri alla trasformazione dei secondi, ma, tenute presenti le disposizioni per le quali al termine della concessione gli impianti e le dotazioni diventano proprietà dello Stato, è giusto prevedere un maggior lasso di tempo prima della scadenza, onde permettere l'ammortamento degli acquisti e delle innovazioni introdotte. Tale è il caso della rete ferroviaria Nord Torino, la quale insieme con la linea elettrificata, che raggiunge da Torino gli sbocchi delle Valli di Lanzo, esercisce la linea Canavesana che traversa una zona capace di cospicui sviluppi, e raggiunge i tre centri di Cuorgné, di Castellamonte e di Pont, sui quali sboccano le valli di Ceresole e di Soana. Questa linea può trarre un grande vantaggio dalla elettrificazione ed è necessario incoraggiare le iniziative di rinnovamento che la Società è disposta ad assumersi.

Esprimo quindi il voto che il disegno di legge ministeriale sia presto operante.

Un altro argomento trattato negli interventi riguarda le aziende municipalizzate, che esercitano linee tranviarie e filoviarie nell'interno delle nostre maggiori città, e che hanno sofferto cospicui danni di guerra. Per la ricostru-

zione dei parchi tranviari e filoviari si sono ottenuti stanziamenti certamente modesti e solo in parte liquidati. Ma la questione verte soprattutto, in primo luogo, per quanto riguarda i fabbricati i quali, secondo un principio generale, se furono ricostruiti per iniziativa del danneggiato e senza la approvazione preliminare dell'autorità competente, non sono ammessi al concorso statale. In genere poi sono prevedute due forme di sussidio: il concorso e il risarcimento, ma non è consentito il cumulo, e la procedura per ottenere il risarcimento attende l'esito di quella che si riferisce al concorso; onde lentezze eccessive nei provvedimenti. Si attendono finalmente decisioni per gli altri settori: magazzino, macchinario, massa vestiario ecc. mentre il Tesoro non accetta di prendere in considerazione i danni al parco autobus.

Nel caso speciale dell'Azienda tranviaria di Roma risulterebbe che lo stanziamento per i danni di guerra da essa subiti è di 861 milioni, dei quali furono versati soltanto 350 circa, indubbiamente molto al di sotto della entità dei danni subiti.

La legislazione vigente, inoltre, è meno larga della prima (15 ottobre 1944) in quanto ammette soltanto la metà e non più i due terzi della spesa necessaria alla ricostruzione.

Però quando si pensi che le aziende municipalizzate delle grandi città fruiscono di un monopolio di proporzioni tutt'altro che limitate, senza oneri per il terreno sul quale si sviluppa e spesso con forniture di energia elettrica a condizioni di particolare favore, si è tratti a concludere che gli scarsi contributi ai loro danni di guerra sono forse più facilmente tollerabili da esse che dal privato, il quale ne ottiene (se lo ottiene) il rimborso dopo molti anni di attesa e per un importo che rappresenta l'entità del danno, ma è pagato con moneta enormemente svalutata nel suo potere di acquisto e quindi non ha più alcun rapporto col costo della ricostruzione.

Concludendo la mia esposizione, sono convinto di interpretare il pensiero della maggioranza del Senato dando lode al Governo per la realizzazione grandiosa delle ricostruzioni eseguite in un primo periodo senza discutere, pur di rimettere in efficienza le strutture più cospicue della nostra rete ferroviaria, dando alla

Nazione nella quasi totalità il suo antico strumento dei grandi trasporti. Se oggi nel completamento di questo programma la marcia si è un po' rallentata, non dobbiamo disconoscere che il nuovo assetto del problema dei trasporti suggerisce di meditare più positivamente fino a qual punto convenga rifare ciò che è stato distrutto, piuttosto che sostituirlo con mezzi nuovi.

Quanto agli organi consultivi è importante preoccuparsi della loro fattività piuttosto che della ampiezza del mandato e dei compiti. Le riforme potranno essere feconde soltanto se adeguatamente meditate, ma non è esclusa l'opportunità di interventi e discipline nuove per evitare situazioni finanziarie scorrette. Tutti avete riconosciuto del resto che i mezzi di trasporto non si possono giudicare solo alla stregua del pareggio del loro bilancio. Essi hanno scopi e funzioni che interessano e favoriscono l'economia nazionale in un grande numero di settori, e meritano quindi sacrifici da parte dello Stato.

Tuttavia, il considerare le ferrovie alla stregua pura e semplice di una azienda che dovrebbe raggiungere il pareggio ha il suo lato utile, perchè costituisce un incentivo a perfezionarne la efficienza, ciò che in altri dicasteri fa difetto.

A proposito di essi, io mi sono permesso in un lontano intervento di fare voti perchè in tutti sia introdotto un modo di saggiare il rendimento, anche se questo non si traduce in un bilancio fra l'attivo ed il passivo.

L'attivo non sarà in generale rappresentato dagli incassi, ma dall'effetto utile realizzato; per esempio, nel campo dell'istruzione pubblica, dal numero degli allievi e dal livello culturale da essi raggiunto ragguagliato alla spesa sostenuta. Tutto si può rappresentare con cifre, se con premesse opportune vengono stabiliti i mezzi di misura, e le cifre del rendimento esprimerebbero il valore della produttività e sarebbero un potente incitamento al suo progredire.

Onorevoli colleghi, perdonate una digressione matematica che può sembrare fuori luogo. Perdonatela in considerazione del fine che essa si prefigge, che è pur sempre quello di invocare la collaborazione di tutte le attività e di tutti i mezzi alle realizzazioni che la Patria deve

raggiungere nel miglior modo possibile, superando le difficoltà economiche del periodo presente con la ricerca del massimo rendimento. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

**Presidenza  
del Vice Presidente MOLÈ ENRICO**

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

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Onorevoli colleghi, il bilancio del Ministero dei trasporti, al quale è allegato quello dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie, è stato sottoposto al vostro esame dopo l'approvazione della Camera dei deputati e dopo che sui vari problemi che esso propone già si è svolto un ampio ed elevato dibattito dinanzi all'altro ramo del Parlamento.

Ciò non ha impedito al Senato di approfondire per proprio conto altri ed importanti aspetti dei molteplici problemi che nell'ora presente vengono in rilievo nel quadro della politica dei trasporti. La lucida e dotta relazione del collega Panetti, gli interventi degli altri colleghi in sede di discussione generale, i numerosi ordini del giorno presentati, stanno a dimostrare quanto interesse abbiano suscitato i problemi in questione in seno a questa Assemblea.

Per questo prezioso contributo mi è gradito ringraziare il relatore e gli altri colleghi, ed assicurarli che i rilievi da essi formulati e le proposte da essi avanzate saranno attentamente meditati e considerati nello spirito della più sincera collaborazione, per il perfezionamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto nazionali e dell'Amministrazione pubblica che ad essi presiede.

L'onorevole relatore dopo aver molto opportunamente illustrato la struttura del bilancio ministeriale e di quello dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie statali, non ha mancato di intrattenersi anche sulla struttura dell'organizzazione ministeriale, sia centrale che periferica.

Non ritengo di aver nulla da aggiungere al riguardo, se non sottolineare ancora una volta, come già ebbi occasione di fare dinanzi all'altro ramo del Parlamento, la necessità che il

Ministero dei trasporti sia effettivamente posto in grado di effettuare quell'opera di coordinamento fra i vari sistemi di trasporto che ad esso è istituzionalmente affidata e che deve essere svolta nell'interesse dei singoli settori di traffico e dell'economia generale. Tale coordinamento non può essere opera solo di un organo collegiale, quale il progettato Consiglio Superiore dei Trasporti al quale può competere la formulazione di direttive generali, di programmi e di piani, ma deve essere anche e principalmente azione diuturna, continua ed incessante del Ministro, il quale deve perciò essere coadiuvato dall'attività di servizi e di uffici aventi appunto il compito di raccogliere e vagliare gli svariati e molteplici elementi di giudizio, uffici che attualmente mancano in modo assoluto al Ministero dei trasporti.

Necessità quindi di provvedere, come ho già avuto occasione di dichiarare alla Camera, a qualche leggero ritocco alla organizzazione ministeriale, al fine di renderla idonea a svolgere quei compiti di coordinamento i quali sino ad ora — è doveroso riconoscerlo — non sempre ha potuto concretamente adempiere.

Non si preoccupi a questo proposito il collega onorevole Genco. Il problema del coordinamento tra strada e rotaia, problema grave come tutti voi ben sapete, e sul quale infatti tanti autorevoli interventi si sono verificati nel corso della discussione generale, presenta ormai una importanza ed urgenza tali, che non possono essere consentiti ulteriori indugi. Se, per avviarci finalmente verso la soluzione, è necessario provvedere ad una riforma dell'attuale ordinamento, tale riforma dovrà essere compiuta, s'intende, con tutta la prudenza e con tutta la cautela necessarie, ma anche con la serena coscienza di non dar luogo ad una complicazione burocratica, ma ad una organizzazione più efficiente ed idonea a svolgere i necessari compiti...

CORBELLINI. E con una legge che modifichi la struttura, e fino a quel momento niente modificazioni.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. È evidente che occorrerà una legge.

L'onorevole relatore, proprio a proposito del problema del coordinamento, ha ricordato tra l'altro il suggerimento dato alla Camera dei

deputati dall'onorevole Monticelli, circa l'opportunità di chiamare gli esercenti i servizi pubblici di linea ad assolvere anch'essi, come le ferrovie, funzioni extraeconomiche di carattere sociale, accoppiando nel conferimento delle concessioni, i servizi redditizi a quelli deficitari.

La proposta presenta un particolare interesse e va attentamente studiata, anche indipendentemente dal problema generale del coordinamento tra strada e rotaia, per superare la situazione caotica che si è determinata nel campo degli autoservizi, nelle contingenze del dopoguerra.

La libertà di cui attualmente godono i concessionari non può sfuggire ad un dato momento a limiti e condizioni, senza di che la concorrenza, oltre a nuocere agli stessi concessionari, finirebbe col pregiudicare gli interessi del pubblico che si vuole e si deve servire.

Occorrerà evidentemente uno strumento legislativo adeguato alle esigenze da fronteggiare; ma vi sono intanto situazioni che non ammettono indugi — quali quelle derivanti dalla necessità di allacciare i numerosi centri abitati tuttora privi di collegamenti — e per queste situazioni si dovrà vedere se è possibile provvedervi attraverso accordi e raggruppamenti volontari, onde consentire l'esercizio e delle linee redditizie e di quelle passive, in modo che con gli utili delle prime possano essere compensate le perdite delle altre ed in modo, anche, da superare, con gli accordi, altre gravi questioni, quale ad esempio quella dei divieti di servizio locale.

D'altra parte se si vuole arrivare, come insistentemente si invoca dagli interessati, al ripristino del sistema delle concessioni definitive e se non si vuole, come non si deve, pregiudicare il riordinamento secondo una nuova disciplina legislativa più rispondente alle nuove esigenze, non si potrà fare a meno di considerare le autolinee operanti in uno stesso settore non come ognuna a se stante, ma armonizzate, il più possibile, le une alle altre, in modo che possano essere esercitate così le linee redditizie come quelle che non lo sono, in funzione di tutte quelle esigenze extra-economiche di carattere sociale alle quali anche

i trasporti in concessione non possono non ispirarsi.

L'onorevole relatore ha messo accuratamente in rilievo i dati relativi alla contrazione del traffico sulle ferrovie e sulle altre linee ad impianti fissi esercitate dall'industria privata, ed ha manifestato la sua preoccupazione per i disavanzi delle aziende ed il conseguente aumento dell'intervento finanziario dello Stato sotto forma di sovvenzioni straordinarie di esercizio.

Le sue preoccupazioni sono state e sono condivise dal mio Ministero, il quale vede nelle sovvenzioni straordinarie d'esercizio non un rimedio alla situazione creata in questo settore dei trasporti, ma soltanto un espediente diretto ad evitare la chiusura immediata di linee che, escluse le tramvie e filovie urbane, hanno una lunghezza di esercizio di poco meno di Km. 8.000 e nelle quali trovano lavoro oltre 30.000 agenti.

S'impone, perciò, una soluzione del problema e tale soluzione non può consistere che nel risanamento — ammodernandole e trasformandole — di quelle linee che hanno possibilità di vita e di sviluppo, nonostante la concorrenza automobilistica, che cioè rispondano ancora ad esigenze effettive di ordine economico e sociale, e nell'abbandono delle altre linee che tali possibilità non hanno. A ciò è diretto il disegno di legge che trovasi all'esame della VII Commissione. Il programma di ammodernamento e di potenziamento sarà attuato in un quadriennio, ed alla fine di tale periodo l'onere per lo Stato, per le sovvenzioni, sarà di lire 4.580 milioni all'anno; l'onere attuale per gli esercizi ferroviari e tramviari è di 6.781 milioni dei quali 5.200 sono costituiti dai sussidi integrativi di esercizio. Alla fine del quadriennio avremo, quindi, ammodernato e potenziato le linee suscettibili di ripresa e l'onere complessivo si verrà a ridurre, per lo Stato, di 2.200 milioni all'anno.

Nel suo ampio intervento il collega onorevole Ferrari si è soffermato, tra l'altro, anche sulla situazione dei trasporti in concessione, ed ha rilevato che, dato il funzionamento di questi servizi, da lui definito cattivo (e io non credo di poter sottoscrivere tale giudizio in forma così assolutista) i provvedimenti pre-

si dal Governo non sarebbero affatto idonei a risolvere il problema.

Concordo con lui nel ritenere che il problema dei trasporti in concessione è uno dei problemi fondamentali, uno dei cardini della politica dei trasporti; posso anche concordare nel ritenere che i provvedimenti in corso dovranno essere completati ed integrati — e mi riferisco soprattutto al settore degli autoservizi di linea —; ma credo però che non si possa non dare atto al Governo di attendere con la dovuta ponderazione allo studio di questo problema e alla adozione dei relativi provvedimenti; i disegni di legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse e sul raggruppamento dei servizi lacuali sono indubbiamente una manifestazione eloquente di tale attività.

Certo, l'onorevole Ferrari vorrebbe qualcosa di più. Egli vagheggia infatti l'abolizione di tutte le concessioni e la gestione diretta, statale, di tutti i servizi. Ma questo non è più il problema dei trasporti in concessione, ma quello ben più vasto di una estensione dei fini dello Stato a settori di attività per i quali finora lo Stato, pur dimostrando un particolare interesse, ha ritenuto di poter utilizzare l'istituto della concessione amministrativa. Non sembra pertanto che possa essere questa la sede per approfondire l'argomento indicato dal collega Ferrari.

L'onorevole Ferrari ha poi lamentato la scarsa simpatia che, secondo lui, il Ministero dei trasporti avrebbe dimostrato e dimostrerebbe verso le aziende municipalizzate. Il rilievo non mi sembra giustificato.

A prescindere dalla considerazione che l'intervento finanziario dello Stato in materia di servizi pubblici di trasporto non gestiti dallo Stato medesimo è limitato, secondo il sistema legislativo in atto, a quei servizi pubblici di trasporto che formano oggetto di concessione governativa — e questo non è il caso dei servizi tramviari urbani che prevalentemente sono gestiti da aziende municipalizzate, nei cui confronti la competenza del Ministero dei trasporti è limitata alla vigilanza tecnica sull'esercizio —, a prescindere da tale considerazione, dico, sta il fatto che il Ministero dei trasporti non ha disconosciuto l'importanza, sia per lo sviluppo delle reti tranviarie urbane, sia per le finalità di ordine sociale che esse

assolvono, dell'attività deferita dai Comuni alle aziende municipalizzate ed ha promosso il decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1406, per effetto del quale le aziende municipalizzate sono state ammesse a beneficiare dei contributi previsti dalla legge per il ripristino degli impianti fissi e del materiale mobile distrutto o danneggiato dalla guerra. È da notare che il provvedimento, oltre alle aziende municipalizzate vere e proprie, riguarda anche le società il cui capitale azionario sia, per la maggioranza, di proprietà dei Comuni. E di tali provvidenze le aziende municipalizzate si sono largamente avvalse, come dimostra il fatto che l'ammontare complessivo degli impegni assunti a loro vantaggio raggiunge finora il totale di oltre 2.861 milioni. Nè si dica che si tratta soltanto di somme impegnate e non pagate perchè, come è noto, l'impegno comporta, di per sé, l'assegnazione definitiva a favore dell'Ente per il quale è stato acceso, anche se il pagamento è naturalmente subordinato all'esecuzione di quei lavori e di quelle provviste per i quali il contributo è stato accordato.

Ma il Ministero dei trasporti non si è limitato a realizzare questo intervento finanziario a favore delle aziende municipalizzate. Ha fatto qualcosa di più. Ha promosso anche il decreto 12 aprile 1948, n. 487, per effetto del quale è possibile la concessione di un contributo sino al 3 per cento, e per un periodo non superiore a quattro anni, nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile.

Tale provvedimento è rimasto — è vero — inoperante, in quanto i Comuni non hanno avuto la possibilità di procurarsi i mutui. Ma di ciò non può farsi evidentemente carico al Ministero dei trasporti, il quale anzi sta già studiando la possibilità di venire incontro, con altre forme, sempre entro i limiti del decreto del 1948, a quelle aziende municipalizzate che hanno acquistato o acquisteranno nuovo materiale rotabile.

Nel campo delle ferrovie secondarie, il collega senatore Macrelli si è soffermato sulla linea Rimini-Novafeltria, ponendo in rilievo la necessità del suo completamento e della sua valorizzazione mediante l'adozione di automotrici. Posso assicurare l'onorevole collega, e molti altri colleghi che si sono interessati di

questa linea, che ho già deciso di provvedere al potenziamento e all'ammodernamento di detta linea, dotandola di materiale rotabile Diesel. Saranno compiuti al più presto i lavori più urgenti di risanamento e di manutenzione indispensabili per la sicurezza dell'esercizio, mentre si sta esaminando la possibilità di provvedere direttamente, con gli stanziamenti di bilancio, all'acquisto di tre automotrici leggere. Nel caso che tale acquisto non fosse per il momento possibile si dovrà allora attendere l'emanazione della legge sull'ammodernamento, di cui abbiamo innanzi parlato.

L'onorevole Caso, nel suo intervento e in un ordine del giorno da lui presentato unitamente ad altri colleghi, ha richiesto che venga dato inizio senza indugio ai lavori di ricostruzione del tronco ferroviario Piedimonte d'Alife-Santa Maria Capua Vetere. Posso dichiarare in proposito che il mio Ministero intende dare inizio ai detti lavori al più presto — se possibile anche entro il corrente anno —, ma è necessario che prima vengano definite le controversie in corso con la Società concessionaria e venga regolato ogni rapporto tra la concessionaria stessa e l'Amministrazione governativa.

In ordine alla ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino, cui ha accennato il collega Macrelli, posso assicurare che, per quanto concerne il mio Ministero, il problema sarà affrontato — è inutile dirlo — con spirito di lealtà, di collaborazione e di schietta amicizia verso la piccola gloriosa Repubblica.

Il collega Conci si è interessato, nel suo intervento, della Trento-Malè. Sono lieto di poter gli dichiarare che è ormai in corso di definizione, tra il mio Ministero e quello del Tesoro, il disegno di legge relativo alla trasformazione di questa ferrovia, per la quale si prevede una spesa di 2 miliardi e 300 milioni. Resta però ancora in discussione la questione dello scartamento; localmente si tenderebbe infatti anche alla trasformazione dell'attuale scartamento ridotto in scartamento normale; ma ciò richiederebbe una maggiore spesa di circa un miliardo.

Un settore particolare di attività ministeriale è quello relativo alla navigazione interna. L'onorevole relatore ha, a questo proposito, sottolineato l'attuale situazione e lamentata la

scarsa efficienza delle vie di trasporto fluviali; rilevando al tempo stesso, sulla stregua di alcuni rilievi formulati dal Magistrato alle Acque, che le Ferrovie dello Stato fanno in alcuni casi concorrenza ai traffici fluviali con trasporti sottocosto di merci povere.

Indubbiamente anche qui un problema di coordinamento esiste e dovrà essere affrontato e risolto.

Ma i suoi termini sono forse leggermente diversi da quelli indicati. Anzitutto è da tener presente che il trasporto delle cosiddette « merci povere » (ghiaia, carbone, minerali, laterizi ecc.) con mezzi diversi dalla ferrovia, in tanto è economicamente conveniente in quanto il vettore porti la merce dal posto di produzione a quello di consumo senza manipolazioni intermedie. Ciò difficilmente si accorda con le condizioni in cui si svolge il traffico fluviale, dato lo sviluppo piuttosto modesto che ha la rete di navigazione fluviale in Italia. Ecco perchè, sotto questo profilo, può apparire più conveniente il trasporto per ferrovia.

Per quanto concerne le tariffe che le Ferrovie dello Stato hanno adottato per le merci povere, non ritengo che esse si possano considerare sottocosto; al massimo, in qualche caso, le condizioni sono quelle di un trasporto marginale. Ad ogni modo si tratta sempre di merci che da decenni hanno goduto dei prezzi di trasporto più bassi previsti dal nostro sistema tariffario e un loro inasprimento, dato il grande volume del traffico che esse rappresentano, potrebbe causare conseguenze imprevedibili.

Malgrado ciò riconosco, ripeto, che anche in questo settore esiste un problema di coordinamento tra i trasporti per via di acque interne, i trasporti ferroviari e quelli stradali, problema che dovrà essere affrontato e risolto tenendo conto anche della mole di lavoro che una navigazione fluviale efficiente rappresenta per un numero non indifferente di lavoratori.

Il capitolo 38 della parte ordinaria del bilancio prevede uno stanziamento complessivo di 77 milioni — in confronto dei 10 milioni stanziati nell'esercizio 1949-50 (cap. 35) — per il pagamento delle sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale e relativi raggruppamenti con autoservizi rivieraschi ed affluenti.

Secondo l'onorevole Ferrari l'aumento di stanziamento sarebbe in contrasto con quanto dichiarato nel presentare il disegno di legge, già approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera dei deputati, relativo agli anzidetti raggruppamenti; si era detto infatti in tale occasione che la nuova organizzazione dei servizi avrebbe consentito di ridurre l'onere attualmente a carico dello Stato per l'esercizio della navigazione lacuale.

La segnalata contraddizione però non esiste, ove si consideri che i sussidi ed i fondi che oggi vengono somministrati alle linee lacuali in concessione e alle gestioni governative gravano sulla parte straordinaria del bilancio e precisamente sul capitolo 46, il cui stanziamento è stato calcolato tenendo conto appunto delle economie che si conseguiranno in dipendenza dell'applicazione del provvedimento stesso.

E veniamo ora al bilancio dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato sul quale si è particolarmente soffermata l'attenzione del vostro relatore, nonché quella degli altri colleghi che sono intervenuti nella discussione generale.

Sottolineata, nella relazione e negli interventi, è stata specialmente la flessione intervenuta nei prodotti del traffico in relazione alle previsioni che erano state formulate e che ha reso necessaria l'adozione di alcuni provvedimenti di variazione di bilancio.

In realtà sulle entrate previste nel bilancio dell'esercizio 1949-50, valutate soprattutto in considerazione del livello tariffario del 26 giugno 1949, si è registrata una flessione di circa 30 miliardi. Inoltre, nello stesso esercizio le spese di personale hanno subito per i successivi miglioramenti accordati con la legge 11 aprile 1950, n. 130, un maggiore aggravio di 4.627 milioni; sicché tra minori entrate e maggiori spese il disavanzo dell'esercizio stesso dovrebbe essere di circa 27.353 milioni di disavanzo iniziale: di milioni 30.000 per minori entrate; di milioni 4.627 per maggiori spese; con un totale quindi di milioni 61.980; disavanzo che si contrarrà di circa un miliardo per effetto di economie realizzate soprattutto in conseguenza del minor traffico.

Alla luce di questi elementi è possibile farsi un'idea delle successive variazioni che dovranno

essere apportate al bilancio 1950-51, sottoposto alla vostra approvazione.

In questa situazione è evidente che ogni sforzo dovrà essere compiuto per diminuire il più possibile tale notevole disavanzo. Ogni sforzo — ho detto — perchè se da un lato sarà necessario studiare con attenzione tutti i mezzi possibili per acquisire nuove sorgenti di traffico ed incrementare le fonti di entrata, dall'altra occorrerà ridurre entro i limiti più ristretti le spese, cercando di realizzare maggiori economie.

Ecco perchè, dovendo realizzare maggiori economie, l'Amministrazione ferroviaria deve tendere ad evitare nuove concessioni speciali che non siano giustificate da particolari ragioni attinenti allo stesso esercizio e precisamente dalla necessità di acquisire o di mantenere determinate correnti di traffico. Si badi bene: ho già detto alla Camera, e ripeto in questa sede, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non è, e non può essere, esclusivamente un'impresa industriale. Essa deve svolgere — e concretamente svolge — una insopprimibile funzione sociale. Ma anche questa funzione deve essere contenuta entro limiti e confini determinati, nel senso che non è giusto che siano richiesti alle Ferrovie dello Stato sacrifici a favore di determinate attività o di determinate categorie di persone, alle quali in ogni caso dovrebbero provvedere altri istituti o altri organi dello Stato.

Mi dispiace perciò di dover dichiarare che non potrò accogliere le richieste contenute nell'ordine del giorno presentato dal senatore Cermignani, al fine di ottenere ulteriori facilitazioni ferroviarie a favore degli artisti che partecipano alle mostre nazionali ed internazionali organizzate in Italia. E ciò, sia perchè le facilitazioni già in vigore devono ritenersi congrue (all'estero non vigono infatti facilitazioni maggiori) sia perchè si verrebbe a creare un precedente che giustamente potrebbe poi essere invocato anche da altre categorie.

FERRARI. Se lo assuma il Ministro della pubblica istruzione questo onere.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Esatto. Nel quadro di questa attività intesa all'incremento delle entrate ed alla diminuzione delle spese, un particolare interesse presentano le possibili economie dei consumi sulle quali

ha voluto richiamare l'attenzione il vostro relatore.

È interessante rilevare a questo proposito come il consumo di combustibile, che per il decorso esercizio è stato indicato in chilogrammi 4,3 di carbone per 100 Tonn/Km. virtuali di treno completo, sia ora sceso a chilogrammi 3,56. Ciò è dovuto alle migliorate condizioni di esercizio, alla collaborazione data dal personale al buon andamento dell'Azienda, allo stimolo che è derivato dall'adozione di adeguati coefficienti di cointeressenza del personale alla economia del combustibile. I risultati rapidamente acquisiti lasciano sperare che ulteriori miglioramenti si possano ancora conseguire, così da tornare ai consumi di anteguerra (Kg. 3,2 circa per 100 Tonn/Km. virtuali di treno completo nel 1938).

Per quanto riguarda il consumo di energia elettrica, esso è sceso per la rete a corrente continua, a 2,29 Kwh. per 100 Tonn/Km. virtuale di treno completo e a 2,70 Kwh. per la rete a corrente alternata trifase. La media per l'intera rete elettrificata è di Kwh. 2,39; il che ci conferma che ci avviciniamo al valore medio di anteguerra (Kwh. 2,3) che si potrà facilmente raggiungere con una modesta intensificazione del traffico che permetta un più completo sfruttamento dei mezzi di trazione e degli impianti.

L'esame delle cifre esposte, relative ai consumi unitari di energia elettrica, mostra che il risparmio di energia realizzabile in media col passaggio dal sistema di trazione a corrente alternata trifase a quello a corrente continua, si avvicina al 15 per cento circa.

Tenuto conto che il consumo annuale nella rete a corrente alternata si aggira oggi sui 300 milioni di Kwh. annui, si vede che la trasformazione a corrente continua importerebbe una riduzione delle spese di energia di circa 181 milioni di lire annui (valutando la energia a lire 4 per Kwh.). Contro questa economia stanno però le ingenti spese della trasformazione dall'uno all'altro sistema.

Ad ogni modo la questione è oggetto di attento esame da parte dell'Amministrazione ferroviaria che si preoccupa di affrontarla al momento opportuno, tenendo conto di tutti i molteplici elementi e fattori da considerare.

Per quanto concerne i programmi di nuove elettrificazioni della rete, sono d'accordo in linea di principio con il relatore e anche con le considerazioni formulate in sede di discussione dal collega Magli. Ma la realizzazione di tali programmi dovrà venire opportunamente graduata, non fosse altro in rapporto ai necessari finanziamenti.

Circa la raccomandazione di elettrificare la linea Chivasso-Aosta, debbo far presente che l'entità del suo traffico (200 milioni di Tonn/Km. virtuali rimorchiate anno) non giustifica la spesa per la sua elettrificazione che, con il sistema più economico, ammonterebbe, per la sola parte degli impianti fissi della trazione elettrica, a circa tre miliardi di lire oltre poi la spesa per il nuovo materiale di trazione a corrente continua. D'altra parte il miglioramento delle comunicazioni, data l'importanza turistica della zona, può essere conseguito molto più economicamente estendendo, se necessario, e migliorando il servizio con automotrici Diesel già in atto per una parte del servizio viaggiatori.

Sulla parte straordinaria del bilancio non mi soffermerò, avendo già ampiamente illustrato la questione in occasione del mio discorso dinanzi all'altro ramo del Parlamento.

Debbo ad ogni modo un chiarimento al collega Ferrari. Egli mi ha chiesto la indicazione di tre cifre in ordine ai danni subiti, ai lavori già compiuti, a quelli da compiere per la ricostruzione.

I danni subiti dalla rete e dal materiale mobile in conseguenza della guerra, calcolati al valore attuale della moneta, ammontano grosso modo a 800 miliardi; le somme già spese o comunque impegnate nei singoli esercizi ammontano al 30 giugno 1950 a miliardi 433; l'ammontare dei lavori ancora da eseguire per completare la ricostruzione, si valuta a miliardi 115. Esiste, come si vede, una differenza tra i danni, valutati in moneta attuale (800 miliardi), e la somma delle spese, effettuate o da effettuare (548 miliardi), differenza che ammonta a 252 miliardi. Tale differenza deriva dal fatto che le somme per la ricostruzione già stanziata in differenti esercizi a partire dal 1944-45, vengono indicate secondo gli stanziamenti.

menti realmente effettuati e non sono ragguagliate all'attuale valore della moneta.

Su alcuni problemi del personale delle Ferrovie dello Stato si sono intrattenuti specialmente i colleghi Macrelli, Ferrari, Tommasini e Massini.

Il collega Macrelli ha sottolineato l'attuale situazione del personale dirigente, in relazione ai limiti di età stabiliti per il collocamento in quiescenza ed ha rilevato che, continuando con il ritmo attuale dei collocamenti a riposo, si avrà, nel 1954, un vuoto di ben 877 unità, pari cioè al 40 per cento dei posti in organico degli impiegati di concetto.

Il problema segnalato mi è ben noto e riveste indubbiamente una grande importanza, in quanto, come è evidente, una ottima dirigenza è condizione indispensabile per il buon funzionamento dell'Azienda ferroviaria. Occorrerebbe pertanto immettere in questa elementi selezionati, che possano far fronte ai crescenti compiti; ma l'andamento di recenti concorsi, nei quali non è stato possibile nemmeno coprire con gli idonei il numero dei posti messi a concorso, e l'esodo di ottimi elementi che trovano sistemazioni più convenienti nell'industria privata non consentono di formulare a questo proposito previsioni favorevoli.

Indubbiamente lo spostamento dei limiti di età potrebbe, se non risolvere, per lo meno rinviare ed anche attenuare la gravità del problema. In materia, come sapete, esiste una proposta di legge di iniziativa del deputato Ricciardi, presentata già alla Camera sin dal dicembre dello scorso anno, e, in occasione dell'esame di tale proposta, potrà essere tenuto conto delle considerazioni formulate dal collega Macrelli.

Il collega Ferrari ha poi richiamato l'attenzione sugli stanziamenti, a suo avviso insufficienti, per studi e ricerche, per la biblioteca e per i sussidi al personale. Posso assicurarvi che terrò il massimo conto dei suoi suggerimenti, convinto come sono della necessità di assistere il più possibile il personale nel suo sforzo di miglioramento e di perfezionamento.

Il senatore Tommasini si è soffermato soprattutto sul Regolamento del personale attualmente in vigore, sottolineandone l'eccessiva severità. Come gli è noto tale regolamen-

to è attualmente in corso di revisione ed io intendo che i lavori relativi vengano accelerati, in quanto debbo riconoscere la fondatezza di alcune delle critiche che l'onorevole collega ha formulato. Non si deve ad ogni modo dimenticare che il numero imponente di agenti che fanno parte dell'Amministrazione ferroviaria, la delicatezza delle mansioni svolte, in relazione sia alla sicurezza ed alla incolumità dei viaggiatori, sia agli ingenti valori che vengono affidati all'Amministrazione per il trasporto, esigono una solida organizzazione e, quindi, anche una salda disciplina, che sia però anche umana.

Quanto alla questione della estromissione dei pensionati dalle case economiche, essa non potrà essere risolta se non attraverso la realizzazione di un programma di costruzioni che consenta di venire incontro alle esigenze e del personale in servizio e di quello in pensione. Ma nel frattempo mi sembra che l'indirizzo seguito dall'Amministrazione, tendente ad equamente contemperare le reali effettive esigenze dei pensionati con quelle degli agenti in servizio, con alto spirito di umanità e di comprensione, non possa essere disapprovato. Posso assicurare l'onorevole Tommasini che l'Amministrazione non manca di segnalare agli Istituti delle case popolari ed ai Comuni di residenza quei pensionati che occorre estromettere, per una possibile sistemazione; ma è inutile farsi illusioni al riguardo perchè detti Istituti — come del resto l'I.N.C.I.S. — sono oberati da centinaia e da migliaia di domande giacenti.

Mi riservo di esaminare la questione, pure segnalata dal collega Tommasini, delle ritenute effettuate dalla Sezione movimento di Venezia ad alcuni agenti, per errata maggiore corresponsione del soprassoldo notturno. Così pure esaminerò con particolare attenzione quanto egli ha fatto presente circa la utilizzazione dei quadri dell'Amministrazione, utilizzazione che in realtà deve essere la più razionale e deve tendere a far sì che ciascun funzionario venga impiegato negli uffici nei quali meglio possa far valere la sua specifica preparazione culturale e le capacità acquisite nel corso della carriera. Per quanto concerne poi il problema della incompatibilità a ricoprire

determinate cariche, del resto intimamente connesse con le funzioni esercitate, debbo far presente al senatore Tommasini che tale problema non è particolare dei funzionari dell'Amministrazione ferroviaria ma, se mai, di tutti i funzionari dello Stato. Non è quindi il caso di intrattenermi su di esso in questa sede.

Di numerose questioni relative al personale si è occupato anche il collega Massini. Io non credo che l'Amministrazione ferroviaria meriti la critica che lui le ha rivolto di ostacolare l'attività sindacale. Consentitemi di dire che questa è davvero un'accusa infondata. E ve lo dico non come Ministro, ma con la esperienza che mi deriva dal mio passato di sindacalista. Non ostacola l'attività sindacale un'Amministrazione che pone a disposizione dei sindacati dei propri dipendenti i locali per la sede sociale, il telefono per le comunicazioni urbane ed interurbane, la luce e il riscaldamento; che considera « distaccati » gli organizzatori e continua a corrispondere loro stipendi ed assegni fissi come se prestassero regolare servizio; che distribuisce ad essi carte di libera circolazione ed altre concessioni di viaggio. E oltre a tutto questo, il senatore Massini sa che quando mi è stata segnalata qualche situazione particolare e delicata, io l'ho sempre esaminata e fatta esaminare con spirito di massima comprensione.

Non dubiti ad ogni modo il collega Massini. Continuerò decisamente sulla strada della democratizzazione dei rapporti tra azienda e personale; proprio in questi giorni ho proposto una variazione alla composizione del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato in modo da sottrarre completamente la nomina dei rappresentanti del personale ai poteri discrezionali del Ministro. E se la collaborazione del personale alla vita di questa Azienda, che non è proprietà di un comune imprenditore, ma di tutto il popolo italiano, non verrà meno, potremo compiere in questo campo numerosi e decisivi passi innanzi verso una concezione più moderna e soprattutto più umana della organizzazione aziendale.

Per gli appalti ferroviari, dei quali si sono interessati i colleghi Massini e Carelli, il discorso dovrebbe essere assai lungo. Non credo

che si possa condividere la tesi che l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe gestire in economia tutti i servizi senza ricorrere in alcun caso all'opera di appaltatori. Comunque, oggi come oggi, il problema è un altro; ed è quello di evitare, per quanto possibile, i licenziamenti dei lavoratori, dipendenti dalle imprese appaltatrici, compatibilmente, ad ogni modo, con le esigenze dell'Amministrazione la quale non può permettersi il lusso di mantenere servizi in appalto quando ha disponibile proprio personale per lo svolgimento dei servizi medesimi. Quando tale situazione si verifica, l'Amministrazione ferroviaria non può fare a meno, alla scadenza degli appalti, di riassumere i servizi in economia. Ne consegue che le ditte, venute meno il lavoro che avevano in appalto, possono essere costrette a licenziare una parte del personale. Ma ciò non è evidentemente un fatto imputabile all'Amministrazione, ma è la conseguenza, indubbiamente dolorosa, di una situazione che non può essere a lungo mantenuta. In questo campo l'Amministrazione ha sempre cercato, del resto, di venire incontro il più possibile alle necessità dei dipendenti delle imprese; e non ha mancato a questo proposito, al fine di farli mantenere il più possibile al lavoro, di accollarsi direttamente una parte degli oneri che tale mantenimento al lavoro comporta.

Ad ogni modo è stata cura dell'Amministrazione di intervenire efficacemente per migliorare le condizioni dei lavoratori suddetti, sia inserendo nei capitolati di appalto una clausola che garantisca l'applicazione delle condizioni salariali e normative previste dai vigenti contratti collettivi di categoria, sia obbligando le imprese aggiudicatarie di appalti a reclutare il proprio personale, nella misura di almeno l'80 per cento, tra i lavoratori già in servizio presso la precedente impresa appaltatrice.

Altre svariate questioni sono state prospettate in sede di discussione generale e nei numerosi ordini del giorno presentati. Posso anzitutto assicurare il collega onorevole Romano che quanto da lui segnalato circa la situazione dei trasporti ferroviari in Sicilia è ben noto all'Amministrazione, la quale non manca di studiare attentamente ogni possibilità di

miglioramenti e di perfezionamenti. Il raddoppio della linea sul tratto Palermo-Fiumetorto è già previsto ed è effettivamente richiesto da esigenze di ordine tecnico ed economico; come pure prevista è la elettrificazione sia della Messina-Palermo che della Messina-Siracusa.

Nell'ordine del giorno dei colleghi Picchiotti e Barbareschi vengono formulati voti per chè sia provveduto al più presto alla rimozione dei gravissimi intralci che sono attualmente recati alla libera circolazione dai passaggi a livello, specie da quelli interessanti le vie nazionali. Ora, tali inconvenienti non sono eliminabili se non costruendo, in sostituzione degli attuali passaggi a livello, dei cavalcavia o dei sottovia, e la competenza a provvedere in merito è degli enti proprietari delle strade; l'Amministrazione ferroviaria, da parte sua, potrebbe solo contribuire nelle spese all'uopo occorrenti in misura pari alla effettiva economia che le deriverebbe dalla soppressione dei passaggi a livello.

Numerosi ordini del giorno riguardano la ricostruzione delle linee ferroviarie. Così quelli presentati dai senatori Vignani e Rastori e da altri onorevoli colleghi per quanto concerne la linea Firenze-Faenza-Ravenna, e quello del senatore Carrara per le linee Pergola-Fermignano e Fossombrone-Fermignano-Urbino. Nell'un caso e nell'altro il Ministero sta esaminando la possibilità di ripristinare tali linee; sembra peraltro che sia senz'altro da escludere la ricostruzione del tratto Pergola-Fermignano per il cui ripristino occorrerebbe una spesa di oltre un miliardo e mezzo, di cui un miliardo per le sole opere d'arte.

Si è richiesto anche — da parte del senatore Lepore e altri colleghi — il collegamento tra Telesse e Caianello allo scopo di stabilire un più diretto collegamento tra Roma e le Puglie, alleggerendo il traffico sulla direttissima Roma-Napoli. Tale progetto è già stato esaminato favorevolmente dall'Amministrazione ferroviaria, ma trattandosi di una nuova linea da costruire a spese dello Stato, l'attuazione del provvedimento rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'ampliamento degli scali di Caltanissetta Centrale e Caltanissetta Xirbi, oggetto di un ordine del giorno del se-

natore Di Rocco, l'Amministrazione ferroviaria cercherà di venire incontro nei limiti del possibile alle esigenze segnalate ma non potrà non tener conto che esistono lavori maggiormente urgenti in altri impianti della Rete.

Il collega De Gasperis ha poi segnalato la necessità della ricostruzione della Roccasecca-Avezzano e della Sulmona-Vairano. Per la prima è già stato ricostruito il tratto Roccasecca-Sora; per il tratto Sora-Avezzano non si manifesta, almeno per il momento, la necessità di provvedere alla sua ricostruzione, tenendo anche conto che la spesa relativa si aggirerebbe sui 900 milioni. Lo stesso si dica per il tratto Roccaraso-Carpinone, della Sulmona-Vairano, per il quale la spesa oltrepasserebbe di parecchio i due miliardi; su tale linea si pensa invece di completare per ora i lavori sul tratto Vairano-Isernia; la spesa relativa supererà il miliardo.

Gli onorevoli Martini, Angelini, Braccesi e Bisori hanno presentato un ordine del giorno a favore dell'elettrificazione della Firenze-Prato Pistoia-Montecatini-Pescia-Lucca-Viareggio (attualmente elettrificata nel tratto Firenze-Pistoia), della Lucca-Pisa e Lucca-Piazza al Serchio, nonchè il ripristino del doppio binario sul tratto Prato-Pistoia. Non c'è dubbio che le considerazioni svolte dagli onorevoli colleghi circa l'importanza della zona interessata sono fondate, ma è ugualmente evidente che nel processo di elettrificazione si deve necessariamente adottare un ordine di precedenza e di successione che tenga in conto la importanza e caratteristiche della linea, l'intensità del traffico e le conseguenti economie di esercizio.

In base a tale criterio, è naturale che, quando siano assegnati i fondi, si dovrà dare la precedenza alle linee di maggiore importanza e di maggior traffico.

Agli onorevoli Carmagnola, Romita e Zanardi, che col loro ordine del giorno invitano il Governo « a sollecitare gli accordi col Governo della Repubblica francese per il rapido ripristino della linea Cuneo-Nizza Marittima », devo rispondere che, a seguito di un accordo intervenuto direttamente tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie francesi, è stato ripreso, limitatamente al trasporto merci, l'esercizio

sul tronco Limone-Vievola. Per ragioni economiche, le Ferrovie francesi hanno rifiutato di ripristinare su questo tratto il servizio passeggeri.

Per riattivare la Cuneo-Nizza, è necessario ricostruire i due tronchi Vievola-Breglio e Breglio-Ventimiglia, il che presuppone la realizzazione di un accordo tra i due Governi che esula dalla competenza del mio Ministero.

Circa il problema degli assuntori, debbo far presente al collega onorevole Castagno che l'Amministrazione non può rinunciare all'utilizzazione dell'istituto dell'assuntoria, che attualmente è il mezzo migliore per provvedere all'espletamento di servizi, in generale di modesta entità ed impegnativi solo per qualche ora al giorno o per brevi periodi stagionali, cui sarebbe antieconomico adibire personale di ruolo. D'altra parte, non si è mai mancato di venire incontro, in quanto possibile, alle esigenze degli interessati; così, ad esempio, è stata loro data la possibilità di partecipare a taluni concorsi delle Ferrovie dello Stato senza limiti di età ed attribuendo loro, ai fini della formazione della graduatoria, un particolare punteggio per ogni anno di servizio prestato e per ognuna delle abilitazioni conseguite. Per quanto riguarda la corresponsione di indennità di « buona uscita », la questione sta formando oggetto di esame, allo scopo di trovare una base d'intesa con il Ministero del tesoro.

Al senatore Salvagiani, che ha presentato un ordine del giorno in cui chiede di intensificare ed accelerare la costruzione dei carri frigoriferi, posso assicurare che la consistenza numerica di tali carri non richiede, almeno per ora, nuove costruzioni. Infatti, premesso che il parco frigoriferi attuale è numericamente superiore a quello prebellico (5567 contro 5057), occorre precisare che l'acceleramento degli itinerari all'interno ed all'estero, ha reso possibile una maggiore disponibilità per il carico, e fa ritenere eliminato l'inconveniente, verificatosi lo scorso anno, nel periodo dalla seconda quindicina di luglio alla prima di agosto, di qualche deficienza di carri di questa specie.

In merito agli avventizi esonerati politici, debbo precisare al collega Salvagiani che della questione si sta occupando la competente Com-

missione del Senato, alla quale egli si potrà rivolgere.

È numerose altre questioni sono state sollevate, svariati altri problemi sono stati individuati, nel corso della discussione generale, interessanti sia il settore della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sia quello dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Per essi posso rinviare però a quanto ho già avuto occasione di dire innanzi all'altro ramo del Parlamento, non ritenendo che sia il caso di ripetere qui le considerazioni e le argomentazioni colà svolte.

Così, ad esempio, per quanto concerne la questione dei livelli attuali delle tariffe ferroviarie, da alcuni giudicati troppo elevati e causa di una contrazione del traffico; così per il mantenimento in efficienza dell'E.A.M., chiesto in due ordini del giorno, sottoscritto da alcuni colleghi e sul quale si sono intrattenuti anche altri oratori intervenuti nella discussione generale; così pure per la riammissione in servizio e la ricostruzione della carriera agli esonerati politici.

Per queste e per altre questioni non meno importanti sulle quali non mi è possibile soffermarmi, rimando a quanto ho già detto nel mio discorso alla Camera dei deputati e, in ogni caso, posso assicurare gli onorevoli colleghi che me le hanno prospettate che ai loro suggerimenti e alle loro proposte dedicherò la mia maggiore attenzione. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei vari ordini del giorno presentati. Poiché il Ministro ha già risposto a tutti gli ordini del giorno, nel suo discorso, penso, che l'esame potrà essere fatto molto velocemente.

Il primo ordine del giorno, quello dei senatori Ristori, Mariotti e Merlin Angelina, si intende decaduto per assenza dei presentatori.

Domando al senatore Cermignani se insiste nel suo ordine del giorno.

CERMIGNANI. So che l'oggetto del mio ordine del giorno non è di esclusiva competenza dell'onorevole Ministro dei trasporti e proprio per questa ragione, come ho precisato nella seduta precedente, a suo tempo ho interessato anche il Ministro Gonella, il quale alla

ripresa parlamentare mi auguro voglia proporre le riduzioni ferroviarie da me chieste a favore degli artisti, di concerto col Ministro dei trasporti. Desidero pertanto che l'onorevole Ministro D'Aragona accetti il mio ordine del giorno per lo meno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro il suo parere.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Non ho nessuna difficoltà, se domani il Ministro della pubblica istruzione interverrà, con una voce sul suo bilancio perchè sia attuata la proposta del collega Cermignani, ad accettarla. Io chiedo solo che tale proposta non pesi sul bilancio delle Ferrovie.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Lanzetta, Ferrari ed altri. Domando ai presentatori se insistono nel loro ordine del giorno.

FERRARI. Insisto.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di voler esprimere il suo parere.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Ho già dichiarato che mi rimetto alle dichiarazioni che ho fatte nell'altro ramo del Parlamento. Il problema dell'E.A.M. è ancora in discussione fra il Ministero del tesoro e quello dei trasporti. Io mi auguro che noi arriviamo sollecitamente a trovare una soluzione concorde. Non ho ragione di procedere allo scioglimento di questo organismo (questo l'ho già detto alla Camera dei deputati ed anche in Senato), ma, ripeto, ancora continuano le discussioni tra il Ministero dei trasporti e del tesoro per trovare la soluzione più idonea a risolvere il problema. D'altro canto il Ministero dei trasporti è chiamato per la sua funzione a compiere determinati servizi tra i quali quello della statistica, ecc., che invece si vorrebbero demandare all'E.A.M. Sono funzioni strettamente legate al Ministero, il che vuol dire che le soluzioni possono essere due: o il mantenimento dell'E.A.M., attribuendo ad esso queste funzioni del Ministero dei trasporti, oppure il passaggio di funzionari, oggi appartenenti all'E.A.M., al Ministero dei trasporti, affinché, alle dirette dipendenze di esso, svolgano quelle funzioni che si vorrebbero demandare all'E.A.M. Questo è il contenuto delle discussioni che ora si stanno svolgendo e delle quali

non so quale sarà il risultato definitivo, ma in un modo o in un altro certamente questi servizi dovranno continuare o autonomi sotto il controllo del Ministero dei trasporti o immessi nell'E.A.M.

FERRARI. È anche una questione di personale.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Logicamente. Quando il Ministero dei trasporti dovesse compiere questi servizi sarebbe se non altro antieconomico non assumere quel personale che ha già prestato la sua opera in essi.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ferrari se dopo le dichiarazioni del Ministro, insiste nel suo ordine del giorno.

FERRARI. Desidero che sia messo in votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno presentato dai senatori Lanzetta, Ferrari, Ruggeri ed altri, di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno dei senatori Bosco, Caso e Piscitelli; domando loro se vi insistono.

CASO. Ringrazio l'onorevole Ministro delle dichiarazioni da lui fatte, che sono identiche a quelle del suo illustre predecessore, onorevole Corbellini, circa la ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Io debbo ricordare che c'è un impegno in proposito: nella seduta del 9 luglio 1949 fu votato un ordine del giorno identico e il Governo prese l'impegno di ricostruire la ferrovia di cui si parla. Il Ministro subordina ora questa ricostruzione alla soluzione di alcune controversie. A me pare che, essendo in atto da 30 anni una gestione commissariale governativa, chi più del Governo può ricostruire senza il bisogno di trovare la soluzione di controversie? Sono diffidente verso parole che possono significare il dilazionarsi della ricostruzione ormai sentita e decisa.

Ed allora a presto l'inizio dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, può dare altri affidamenti all'onorevole Caso?

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Credo che il proponente dell'ordine del giorno conosca tutti i precedenti di questa questione; sa benissimo che c'è una vertenza fra una società

straniera e noi. Oggi siamo (per lo meno, lo speriamo), alla vigilia di trovare una soluzione con questa società. Ma, finchè non abbiamo potuto trovare questa soluzione, logicamente non possiamo intraprendere dei lavori. Quindi, bisogna avere pazienza.

PRESIDENTE. Onorevole Caso, è soddisfatto della risposta data dal Ministro?

CASO. Accetto, ma sono diffidente anche a nome degli altri firmatari che sono più diffidenti di me, di trasformare in raccomandazione l'ordine del giorno presentato.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro se accetta l'ordine del giorno dei senatori Carrara, Elia, De Luca e Magli.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Posso dare affidamento per una certa percentuale: cioè abbiamo intenzione di ricostruire una parte di quella linea, che è la parte che lega la linea già esistente, in attività verso Urbino mentre riteniamo che non sia possibile, per il suo alto costo e per il suo basso reddito, costruire quel tratto che va da Pergola ad Urbino.

CARRARA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRARA. Si tratta di una zona che non può restare senza comunicazioni ferroviarie. Nel mio ordine del giorno non chiedo che la ricostruzione venga fatta fra un mese o due, chiedo che venga fatta. Concepito in questi termini, credo che il Governo possa accettare questo ordine del giorno, perchè è una zona che non può rimanere isolata. La zona di Urbino è una zona centralissima degna di essere tenuta in considerazione.

Quindi chiedo che il mio ordine del giorno sia messo in votazione.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Bisognerebbe che l'ordine del giorno avesse una aggiunta che dicesse: « e i fondi necessari per quest'opera si trovano ... » come stabilisce l'articolo 81 della Costituzione, perchè se voi votate un ordine del giorno e il Ministero non ha i denari per costruire, è tempo perso, perchè il Ministero non costruisce la linea dal nulla. *(Interruzione del senatore De Luca)*.

PRESIDENTE. La prego, onorevole De Luca, di non interrompere.

DE LUCA. Signor Presidente, dal punto di vista formale avrà ragione lei, ma dal punto di vista sostanziale ho ragione io, perchè la regione delle Marche è l'eterna dimenticata.

PRESIDENTE. Domando al senatore Carrara se insiste nel suo ordine del giorno.

CARRARA. Insisto e chiedo la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dei senatori Carrara ed altri, del quale è già stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato)*.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Vigiani e Braschi. Ha facoltà di parlare il senatore Vigiani per dichiarare se insiste nel suo ordine del giorno.

VIGIANI. Onorevole Presidente, il Ministro, nella sua risposta, non ci ha dato alcuna assicurazione per il completamento della ricostruzione della linea Firenze-Marradi. Siamo stati spinti a presentare questo ordine del giorno, simile a quello del senatore Mariotti, da esigenze così evidenti, che non ebbero bisogno di ulteriore svolgimento. Lo stesso onorevole Ministro sa quanto queste popolazioni, particolarmente del Mugello, attendono dalla ricostruzione di questa linea. Chiedo quindi, prima di fare dichiarazioni sull'ordine del giorno, all'onorevole Ministro di volerci dare affidamenti e assicurazioni affinché i lavori di completamento di questa linea, per la quale ormai si sono spesi dei miliardi, e che poi sono stati abbandonati, vengano ultimati al più presto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti per dichiarare se accetta l'ordine del giorno del senatore Vigiani.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare il collega Vigiani che le linee che a noi interessano sono già state comprese nel programma formulato per i prossimi lavori. Ci auguriamo di poter completare questa linea entro il triennio che abbiamo dinanzi, cioè entro il 1954. Riteniamo di avere gli stanziamenti necessari per questi lavori perchè riconosciamo anche noi l'utilità di questa linea ferroviaria. Anche se è una linea passiva, l'Ammi-

nistrazione ritiene che debba essere ricostruita per ragioni sociali.

PRESIDENTE. Onorevole Vigiani, la prego di modificare, nell'interesse del Senato, la dizione del suo ordine del giorno là dove dice « invita ed impegna il Governo », perchè se il Governo non fa, il Senato perde ogni prestigio.

VIGIANI. Dichiaro di sostituire alle parole « invita e impegna » le altre « fa voti ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dei senatori Vigiani e Braschi con la modifica testè apportata. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Di Rocco. Domando al senatore Di Rocco se insiste nel suo ordine del giorno,

DI ROCCO. In sostanza il mio ordine del giorno non è che una sollecitazione all'esecuzione di un'opera di modesta entità, che non deve richiedere neanche una spesa eccessiva. Prego quindi il Ministro di non volerla rimandare *sine die*. Con questa preghiera dichiaro di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Lepore ed altri. Ha facoltà di parlare il senatore Lepore per dichiarare se intende mantenerlo.

LEPORE. Signor Presidente, dichiaro che intendo mantenerlo perchè in effetti il Ministro ha risposto al mio ordine del giorno, dicendo che la cosa è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Io desidero invece che questo ordine del giorno sia votato dal Senato per consacrarlo ora quanto fu già affermato dal Senato il 7 luglio 1949. Ritengo che il Ministro possa accettare questo ordine del giorno perchè accettandolo dopo un voto favorevole del Senato, egli avrà maggiore autorità per ottenere dal Ministero dei lavori pubblici che fra le opere E.R.P. siano compresi anche questi lavori. D'altra parte si tratta di un problema essenziale, di ordine nazionale, in quanto che la costruzione della linea ferroviaria Telese-Caianello, rappresenta il congiungimento diretto delle Puglie con Roma, abbreviando di numerosi chilometri il percorso. Ritengo inoltre che tale opera debba compiersi oggi, dato che è in corso la elettrificazione della Roma-

Cassino, in modo che queste opere verrebbero convogliate in un insieme che servirà effettivamente a valorizzarle.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Aragona, Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Ho già dichiarato che il Senato può votare gli ordini del giorno che crede: io, quale Ministro dei trasporti, non so quali impegni il Governo possa assumere in questo momento e quindi non posso assumerne neppure io, perchè questi lavori non dipendono dal mio Ministero. La costruzione di una nuova linea ferroviaria dipende dal Ministero dei lavori pubblici, quindi l'ordine del giorno doveva essere presentato quando fu discusso il bilancio di quel dicastero. Comunque il collega Lepore potrà farlo pervenire al Ministro dei lavori pubblici, non a me, torno a ripetere, perchè in questo problema non ho nulla a che vedere.

LEPORE. Ritengo che se vi è il parere tecnico favorevole del Ministro dei trasporti e quindi il suo interessamento, questo ordine del giorno potrà essere trasmesso al Ministro competente, in quanto già approvato una volta dal Senato ed approvato ancora una seconda volta.

PRESIDENTE. Onorevole Lepore, il Ministro ha dichiarato che il problema prospettato dal suo ordine del giorno non è di sua competenza: il Ministro al massimo potrà studiarlo d'accordo con il Ministro dei lavori pubblici.

LEPORE. Ma ritengo che si possa votare lo stesso ordine del giorno lo abbiamo già approvato l'anno scorso come raccomandazione; penso che si possa approvare anche adesso.

PRESIDENTE. Il Ministro ha dichiarato che non è di sua competenza ed io non posso mettere in votazione un provvedimento che riguarda un altro Ministero.

LEPORE. Chiedo che sia almeno accettato come raccomandazione; desidero comunque un qualunque impegno da parte del Ministro.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Posso fare soltanto una dichiarazione: non posso accettare l'ordine del giorno neppure come rac-

comandazione, perchè non è materia, ripeto, di mia competenza, ma posso assumere l'impegno di fare il portalettere per conto dell'onorevole Lepore per trasferire l'ordine del giorno al Ministro dei lavori pubblici! Questo è tutto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Picchiotti e Barbareschi. I presentatori non sono presenti.

GRISOLIA. A nome dei presentatori, udite le dichiarazioni del Ministro, dichiaro di non insistere nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Musolino e Priolo.

Domando ai proponenti se insistono sul loro ordine del giorno.

MUSOLINO. L'onorevole Ministro, se non erro, ha accettato l'ordine del giorno, ma molto genericamente, mentre noi vorremmo una assicurazione specifica.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Sulla linea di cui parla l'ordine del giorno, noi abbiamo già cominciato i lavori per il rafforzamento dei ponti, poichè questa ci è sembrata la parte più importante, più necessaria e più urgente. Non escludiamo che si possa fare la elettrificazione, ma incominceremo a prolungare la elettrificazione da Ancona verso Foggia e Bari, per proseguire in seguito fino a Reggio Calabria. Non è questo però un lavoro che si possa fare nel corso di un bilancio o due; essendo le spese fortissime, noi siamo obbligati a costruire tronco per tronco, e per ragioni tecniche non è conveniente costruire tronchi che non siano in comunicazione. Per questa ragione è necessario iniziare la costruzione da Ancona. Comprendo quello che è stato detto qui, cioè che lo sviluppo economico e quindi del traffico della Sicilia porta a constatare che la linea Metaponto-Reggio non resiste più al traffico che deve compiere ed è quindi necessario liberarla di una parte di tale traffico: l'unico modo per far ciò è quello di creare, attraverso la linea jonica e la linea adriatica, la possibilità di uno sfogo su cui si riversi il transito che viene dalla Sicilia, in modo da stornarlo dalla linea tirrenica, che non è più in grado di sopportarlo. Questo è il nostro pro-

gramma, ma la realizzazione di esso dovrà essere fatta a scaglioni. Pertanto oggi non posso dire quando faremo la elettrificazione; la faremo, ma a scaglioni, man mano che avremo le necessarie disponibilità finanziarie.

PRIOLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRIOLO. Il problema fu discusso già l'anno scorso e fin dall'anno scorso il Ministro Corbellini disse che si erano cominciati a rafforzare i ponti, poichè su quella linea, chiamata « la linea di cartone », non passano neanche le locomotive « 745 » a vapore.

Indubbiamente noi non chiediamo che il tronco Reggio-Ancona sia elettrificato in pieno, ma bisogna cominciare, e cominciamo non solo da Ancona ma anche da Reggio Calabria.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Non è possibile; una linea intermedia che non sia elettrificata è dannosa.

PRIOLO. Fino a poco tempo fa la linea Roma-Genova non era tutta completamente elettrificata. In altri termini, signor Ministro, chiedo che il problema si imponga seriamente, perchè la Sicilia non respira, la linea tirrenica è incredibilmente congestionata, e solo la linea jonica potrà dare una maggiore possibilità di traffico.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Lussu. Prego l'onorevole Ministro di esprimere il suo parere in proposito.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. C'è già un accordo tra il Ministero della marina mercantile e il Ministero dei trasporti per organizzare un traffico più economico tra il continente e la Sardegna; non ho altro da aggiungere a questo proposito.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Ottani.

OTTANI. Non posso certamente ringraziare l'onorevole Ministro perchè ha trascurato completamente il mio ordine del giorno, e non gli ho dedicato nemmeno una parola...

PRESIDENTE. Era un argomento di natura particolare; il Ministro ha parlato della politica dei trasporti, perciò in questa omissione non c'è stata nessuna mancanza di riguardo.

OTTANI. Non è lecito ignorare questo problema che interessa decine di migliaia di pensionati delle ferrovie!

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Martini.

MARTINI. Prego il Ministro di tenere presente l'importanza delle linee di cui al nostro ordine del giorno. Egli ha detto che sul processo di elettrificazione va adottato un ordine di precedenza delle linee in considerazione della loro importanza, della intensità del traffico ecc., e va bene. Ma poichè nessuno può negare l'eccezionale interesse di queste linee di comunicazione con centri così importanti quali quelli da noi citati nell'ordine del giorno, vogliamo pregare il Ministro di cominciare intanto a fare qualcosa il più presto possibile.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Terremo presenti le sue raccomandazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno del senatore Castagno si intende decaduto per assenza dell'interrogante.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Carmagnola, Romita e Zanardi. Domando agli onorevoli presentatori se insistono.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Terremo presenti le raccomandazioni del senatore Carmagnola.

CARMAGNOLA. Prego l'onorevole Ministro di accettare quest'ordine del giorno. Pur rendendomi conto delle ragioni da lui esposte, che limitano la sua competenza in questo caso, egli potrà ripresentare la questione ai suoi colleghi di gabinetto e poi, autorizzato dal voto del Senato, sottoporre il quesito al Governo francese. Se non riuscirà a rimuovere gli ostacoli, non gliene faremo certo nessuna colpa. È un tentativo nuovo per ripristinare questa linea: se non riuscirà, prenderemo atto con dispiacere che non ha avuto l'esito desiderato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dei senatori Carmagnola ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi,

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Jannuzzi. Chiedo se vi insiste.

JANNUZZI. Trasformo il mio ordine del giorno in raccomandazione. In realtà, dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Panetti e dal Ministro in questo e nell'altro ramo del Par-

lamento, mi pare che un punto sia certo: che la dichiarazione inizialmente fatta dall'onorevole Panetti nella relazione, che l'E. A. M. non abbia più ragione di esistere, sia implicitamente superata dall'affermazione odierna dell'onorevole Ministro, e dello stesso relatore, che si sta esaminando la possibilità di mantenere in vita l'E. A. M. o di affidare ad altro organo la materia di sua competenza con conseguente assorbimento del personale. Nel che è chiara l'ammissione che non sono cessate le funzioni — o quanto meno non è cessata buona parte delle funzioni — affidate all'Ente con la legge istitutiva. Ciò posto, non mi resta che raccomandare vivamente al Governo l'oggetto del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Seguono i due ordini del giorno del senatore Salvagiani, al quale domando se li mantiene.

SALVAGIANI. Ringrazio il Ministro per aver voluto considerare nel suo discorso anche i miei due ordini del giorno, quantunque, a stretto rigore procedurale, avrebbe potuto esimersi dal farlo, non trovandomi io nella Aula al momento del loro particolare esame.

Al mio primo ordine del giorno il Ministro ha dato due risposte: quanto alla prima, cioè al numero dei carri frigoriferi da lui indicati come in dotazione attuale delle ferrovie, nulla ho da obiettare. Accetto la comunicazione con letizia e mi auguro che l'avvenire confermi le felici prospettive annunziate dal Ministro e ciò per il bene degli esportatori, dei produttori e del Paese.

Quanto alla seconda risposta, non posso dichiararmi soddisfatto, giacchè purtroppo, e contrariamente a quanto ha affermato il Ministro, si è verificato, lo scorso anno, che molte merci avviate all'esportazione, sono andate a male per mancanza di carri frigoriferi. Pertanto chiedo che, trattandosi di un problema grave e delicato, costituente una delle basi fondamentali della nostra economia e della nostra bilancia commerciale, il Ministro voglia seguirlo con l'attenzione che merita. Faccio osservare all'onorevole Ministro che se è vero che in questi ultimi tempi il numero dei carri frigoriferi è stato sensibilmente aumentato e migliorato, è altrettanto vero che la produzione nazionale dei prodotti ortofrutticoli è in con-

tinuo, costante aumento, il che determina una continua e costante necessità di aumentare le nostre esportazioni, cercando nuovi sbocchi e nuovi mercati, e di qui, conseguentemente, la necessità per l'Amministrazione delle ferrovie di non abbandonarsi sul già fatto, ma di essere sempre vigile e pronta a soddisfare le esigenze sempre crescenti.

Quanto al mio secondo ordine del giorno, do atto al Ministro che ben poche responsabilità egli ha delle lungaggini per cui il progetto di legge già da molto tempo si trascina innanzi alla competente Commissione permanente del Senato. Qui, fra l'altro, ho voluto cogliere l'occasione di rammentare al Senato un problema che attende soluzione ed invocare dal Ministro un intervento che valga a sollecitare la soluzione del problema stesso. Sapevo, comunque, che da vario tempo si è delineata una strana, dolorosa, ingiusta realtà nel campo della riassunzione dei dipendenti statali già licenziati per motivi politici dal fascismo: anziché procedere alle assunzioni dei perseguitati, si fa luogo a molti licenziamenti di coloro che erano stati assunti dal 1945 in poi!

Vera o falsa la informazione? Non so! A me è stata denunciata come vera e, conseguentemente, faccio appello al Ministro perchè sorvegli, indaghi e provveda.

Chiedo però che, in attesa di più profonde indagini, non si faccia luogo a licenziamenti dei perseguitati politici licenziati dal fascismo e riassunti dopo la sua caduta. Chiedo inoltre che il Ministro, in attesa che il disegno di legge n. 867 venga finalmente approvato, voglia impartire ai funzionari del suo Ministero disposizioni che vietino atti preclusivi degli effetti benefici che il progetto in parola si prefigge.

PRESIDENTE. Onorevole senatore, le faccio osservare che la dizione che ella usa nel suo ordine del giorno è imprecisa in quanto « s'invita il Governo a voler accelerare la discussione e l'approvazione del disegno di legge », compito questo che evidentemente non rientra nella competenza del Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Aragona, Ministro dei trasporti.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. La situazione esatta è questa: prima della guerra

i carri frigoriferi erano 5.057, attualmente sono 5.577.

SALVAGIANI. È aumentata di molto la produzione.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. I funzionari del mio Ministero assicurano che il quantitativo di carri è sufficiente. Se è vero che l'anno scorso la produzione e forse anche la relativa distribuzione di questi carri ha determinato degli inconvenienti, quest'anno abbiamo ragione di ritenere che essi non si ripeteranno.

SALVAGIANI. Sono soddisfatto.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Quanto al secondo ordine del giorno del senatore Salvagiani, si tratta di materia che non riguarda il mio Ministero.

#### Nomina di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente in virtù del mandato conferitogli nella seduta del 14 corrente, ha chiamato a far parte della Commissione speciale per lo esame dei disegni di legge: « Istituzione della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (Cassa per il Mezzogiorno) » (1182) e « Esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (1183), i seguenti senatori: Allegato, Armato, Azara, Bosco Lucarelli, Bosi, Canaletti Gaudenti, Ciasca, Cofari, Fantuzzi, Focaccia, Pezzullo, Grieco, Italia, Lanzetta, Lussu, Mancini, Mastino, Medici, Molè Salvatore, Ottani, Paratore, Piemonte, Raja, Ravagnan, Romano Domenico, Salomone, Spezzano, Tafuri, Tartufofi, Valmarana, Venditti, Zoli e Zotta.

La Commissione è convocata per oggi stesso alle 17,30.

#### Trasmissione di disegno di legge e deferimento a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro della difesa ha trasmesso il disegno di legge: « Promozione straordinaria per "benemerenze d'istituto" da conferire agli ufficiali dell'Arma dei carabinieri che abbiano fatto parte del C.F.R.B. » (1190).

Il Ministro proponente ha chiesto che per la discussione di questo provvedimento si adotti la procedura d'urgenza.

Pongo ai voti tale richiesta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvata).*

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento per la procedura d'urgenza.

Comunico, inoltre, che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito il disegno di legge all'esame ed all'approvazione della 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa).

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, passiamo all'esame dei capitoli di bilancio.

*(Senza discussione si approvano i capitoli del bilancio e i riassunti per titoli e categorie, i relativi allegati e il bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato).*

Passiamo ora all'esame degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1 luglio 1950 al 30 giugno 1951, 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 e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato 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 1950-51, in lire 35.500.000.000.

*(È approvato).*

#### Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1950-51, nella misura dell'1 per cento.

*(È approvato).*

#### Art. 5.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1950-51, al personale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma in lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo.

*(È approvato).*

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

TOMMASINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Ringrazio il Ministro delle risposte che ha dato ai miei interventi; però, siccome ne ha parlato alla radio e siccome ne ha accennato in altri luoghi, vorrei che la sua parola assumesse un carattere di impegno per

la parte afferente alla elettrificazione della linea Bologna-Venezia alla quale ho fatto riferimento nel mio intervento e sul quale argomento non ho sentito risposta alcuna.

MASTINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTINO. La mia dichiarazione è suggerita, direi resa necessaria, da quanto il Ministro ha detto relativamente alle ferrovie in concessione. Queste ferrovie interessano principalmente la Sardegna, data la prevalenza nella Isola delle ferrovie in concessione. Il Ministro ha finalmente detto (credo veramente lo avesse detto anche nell'altro ramo del Parlamento) che taluna di queste ferrovie dovrà essere nel futuro soppressa e sostituita con l'esercizio di linee automobilistiche. La dichiarazione di oggi è venuta dopo un lungo periodo di agitazioni nell'Isola e dopo un lungo periodo di silenzio da parte del Governo. Per quanto il Ministro abbia accennato ad un progetto Corbellini, in base al quale dovrebbe essere potenziato l'attuale esercizio delle ferrovie in

concessione, e per quanto in definitiva la logica possa portare a ritenere che quella soppressione la si voglia fare solo quando permanga la passività, non ostante il potenziamento effettuato, le parole dette giustificano il mio allarme e perciò credo, in rispondenza a quello che è desiderio già manifestato dai sardi, di non poter approvare le dichiarazioni del Ministro votandosi il bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni pongo ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Oggi seduta pubblica alle ore 16,30 con l'ordine del giorno già distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,15).

---

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti