SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

139ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 1959

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI,

indi del Vice Presidente BOSCO

INDICE

Autorizzazione a procedere in giudizio:

Trasmissione di domanda . . . . . *Pag.* 6531

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 6531

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 6531

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (389) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE 6569
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* . . 6539 e *passim*
BARBARO 6562, 6564, 6566
CERVELLATI 6560
CORBELLINI . . . . . 6556 e *passim*
DE UNTERRICHTER, *relatore* 6532
DI PRISCO 6561
GENCO . . . . . *Pag.* 6566, 6567
MARIOTTI 6562
MONNI 6566
OTTOLENGHI 6559
SCHIAVONE 6568
SCOTTI 6557, 6558
SOLARI 6556

Interpellanze:

Annunzio 6569

Interrogazioni:

Annunzio 6570

Per il 35° anniversario della morte di Giacomo Matteotti:

PRESIDENTE 6532
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 6532
BARBARESCHI 6532

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

R O D A , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa:

del senatore Genco:

« Modifica della tabella dei ruoli organici del personale dell'A.N.A.S. » (566);

del senatore Zoli:

« Istituzione della scuola nazionale professionale per massofisioterapisti ciechi nello Istituto statale d'istruzione professionale per i ciechi annesso all'Istituto nazionale dei ciechi " Vittorio Emanuele II " di Firenze » (567).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Miglioramento del trattamento di quiescenza ed adeguamento delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali facente parte degli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro » (565).

Questi disegni di legge saranno stampati. distribuiti ad assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Ristori, per il reato previsto dall'articolo 18, prima parte e secondo capoverso, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 19 del Regolamento dello stesso testo unico (*Doc.* 34).

Tale domanda sarà trasmessa alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Durata e decorrenza della ferma per i giovani arruolati nel Corpo equipaggi militari marittimi con le facilitazioni previste dal decreto legislativo 31 maggio 1946, numero 572, e dalla legge 25 febbraio 1956. n. 121 » (521);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Provvedimenti per la restituzione della imposta generale sull'entrata alla esportazione dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari » (517).

Per il 35° anniversario della morte di Giacomo Matteotti

B A R B A R E S C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R B A R E S C H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, trentacinque anni fa, forse in questa stessa ora, Giacomo Matteotti era rapito nel centro di Roma, torturato e sepolto, e per molti giorni gli italiani non seppero nemmeno dove aveva avuto fine. Era qualche tempo che nel nostro Paese si era oscurata la libertà, si era oscurato il diritto. Però, di fronte a quel fatto, tremendamente tragico, il popolo italiano dimostrò con fermezza e con profonda serietà quali erano i suoi sentimenti, fidando ancora una volta in quelli che erano i poteri supremi dello Stato, che non intervennero, che tradirono la libertà e la democrazia, che tradirono la stessa Costituzione sulla quale poggiavano la loro forza. Da quel nefando delitto il dittatore trasse forza per i provvedimenti eccezionali e per arrivare fino alla quasi completa distruzione del nostro Paese, mettendo in pericolo la stessa compagine nazionale.

Non è nelle nostre intenzioni ricordare qui oggi chi fu Giacomo Matteotti. Lo si dovrebbe fare, e lo meriterebbe l'uomo; ma noi, in questo momento, più che all'uomo, pensiamo alla lunga catena dei martiri che da Giacomo Matteotti ebbe inizio, ed approfittiamo della circostanza per richiamare su quei fatti, ancora una volta, l'attenzione del popolo italiano, perchè libertà e democrazia siano comunque difese contro chiunque. (*Vivissimi applausi*).

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Onorevoli senatori, il Governo si associa con commozione alle parole commemorative per Giacomo Matteotti. Chi vi parla ha avuto lo onore ed il piacere di essere vicino a Giacomo Matteotti durante la XXVI legislatura e ha avuto modo di apprezzare veramente la squisita sensibilità sociale, morale e politica di questo indubbiamente grande pioniere della libertà e della democrazia nel nostro Paese.

È vero, abbiamo vissuto ore tragiche nel 1924, ed il senatore Barbareschi le ha ricordate; ed anche allora le abbiamo vissute insieme.

Nel nostro Paese si fanno sovente delle commemorazioni. È una prassi, direi un'educazione politica, spesso indispensabile e necessaria; qualche volta, potrei dire, è formale ed anche superflua. Commemorare Giacomo Matteotti rappresenta un ossequio: noi sentiamo di dover dare, a chi ha perduto la vita per mantenere ferma un'idea di libertà alla quale siamo strenuamente legati, il nostro più profondo ossequio. (*Vivissimi applausi*).

P R E S I D E N T E . La Presidenza si associa con commozione alle nobili parole pronunciate in memoria di Giacomo Matteotti il cui sacrificio ha inciso una data indelebile in quel lungo martirologio che, dal primo al secondo Risorgimento d'Italia, ha segnato tappe di sangue per la difesa dei princìpi di libertà e di democrazia. (*Vivissimi applausi*).

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 1959 al 30 giugno 1960 » (389)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli senatori, signor

Ministro, sono particolarmente grato agli onorevoli colleghi che con i loro interventi hanno confermato la grande importanza del settore dei trasporti nella vita economica del nostro Paese e con le loro osservazioni mi hanno offerto motivo di ritornare su alcuni argomenti e di meglio chiarire il mio pensiero.

Debbo anzitutto constatare che il problema della convivenza tra strada, ferrovia ed autostrada, e, su scala più vasta, il coordinamento tra tutti i sistemi di trasporto, veramente appassiona tutti; lontano da una soddisfacente soluzione, meritava questa notevole discussione, che è certo destinata ad essere ripresa e continuata in quest'Aula, e tra gli studiosi, perchè vari settori tecnici, economici, sociali, che interessano i trasporti, mutando nel tempo, rivelano continuamente nuovi aspetti o nuove esigenze.

È evidente che questo coordinamento potrebbe trovare giovamento dall'esistenza di un organo adeguato, ossia da quel Consiglio superiore dei trasporti al quale ho accennato nella mia relazione. Per l'esattezza, onorevole Ottolenghi, preciserò che è vero quanto lei ha affermato: che la Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Chimirri è del 1914, ossia è stata costituita con legge 23 luglio 1914; ma la proposta di costituzione del Consiglio superiore è contenuta nella relazione conclusiva del 28 giugno 1916. È interessante conoscere il testo di questa proposta, testo così concepito: « Presso l'istituendo Ministero vi sarà un Consiglio superiore dei trasporti, corpo consultivo, che, composto di persone esperte nelle materie tecniche ed amministrative attinenti ai trasporti, integra l'azione direttiva del Ministro o l'azione ausiliatrice del Segretario generale. La Presidenza del Consiglio sarà attribuita al Ministro, la Vice Presidenza al Segretario generale. Il Consiglio sarà diviso in tre sezioni: una per le ferrovie, una per la navigazione, la terza per il traffico. La prima assorbirà le funzioni attualmente devolute alla terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la seconda quelle del Consiglio superiore della marina, la terza quelle dell'attuale Consiglio generale del traffico. Il coordinamento di tutta la politica dei trasporti richiede questo Consiglio il quale deve essere poco numeroso e composto di valori autentici ».

Oggi bisognerebbe naturalmente parlare anche di aviazione. L'impostazione è limpida e l'attuazione non sembrerebbe difficile a prima vista, ma mi rendo conto che non dal solo Ministro dei trasporti dipende la realizzazione di questo Consiglio e che comunque bisognerebbe definire i limiti esatti di competenza delle varie amministrazioni. Di qui la mia possibilistica constatazione che, più che la costituzione di questo nuovo organo, è importante la delimitazione dei limiti di competenza e la volontà e coscienza delle varie amministrazioni di esaminare tutti i problemi non nel quadro limitato dell'interesse o prestigio di una singola azienda, ma in quello più vasto e preminente del prestigio e dello interesse nazionale; ossia, in attesa di poter soddisfare la forma, non dimenticare la sostanza.

È stata affacciata da qualche oratore l'opportunità di demandare queste attribuzioni al C.N.E.L., ma non mi sembra che questo sia l'organo adatto, perchè non è tecnico, nè ha particolare attinenza ai trasporti. In attesa, mi sembra bene pregare il Ministro dei trasporti di tenere salda nelle sue mani questa delicata materia del coordinamento.

Queste mie opinioni non sono in contrasto con la proposta da me affacciata nella relazione sulle funzioni dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile. È vero che ho accennato alla necessità che l'Ufficio studi e traffici dell'Ispettorato della motorizzazione, col suo personale e le sue attrezzature, diventi anche organo di consulenza, cui dovrebbero ricorrere tutte le amministrazioni che hanno problemi di traffico da risolvere ma che mancano di mezzi adeguati per studiarli; affermo, nella mia relazione, che non tutte le città e le Provincie dispongono di tecnici del traffico specializzati e di vero valore, ma che tutte le città e tutte le amministrazioni provinciali si trovano a volte a dover risolvere problemi che danno da pensare anche al più valente ed esperto specializzato.

Qui però io parlo evidentemente non di un organo di coordinamento su un piano politico

generale dei trasporti, ma di un organo tecnico, che funzioni anche da organo consultivo per i problemi specifici del traffico, non per i suoi problemi politico-economici: per definire come bisogna regolare la circolazione, se sia necessario costruire un sovrapassaggio o un sottopassaggio, come bisogna attrezzare in punti particolarmente delicati la segnaletica e via dicendo. Insomma, tale organo dovrebbe trattare problemi del tutto specifici, che richiedono molte volte l'intervento di tecnici specializzati.

Tra le osservazioni dei senatori intervenuti, accennerò al rilievo del senatore Solari che la mancanza di un organo di programmazione nella materia dei trasporti sia dovuta alla permanente incertezza di una classe dirigente sempre oscillante fra indirizzi liberisti e indirizzi dirigisti. Questa interpretazione critica mi sembra dovuta al fatto che il senatore Solari è portato a vedere la soluzione di problemi tecnico-economici seguendo una direttrice politica precisa e unica. Io sono invece d'avviso che tutti i problemi attinenti all'organizzazione delle attività umane non si risolvano sulla base di ricette generali. Non credo che si possano risolvere i problemi di alcun settore dell'economia ispirandosi esclusivamente ad orientamenti liberisti o ad orientamenti dirigisti: bisogna in realtà seguire l'una o l'altra teoria, o contemperarle, in rapporto alle situazioni specifiche. Oggi, quando parliamo di Ferrovie dello Stato, di questa azienda che fa capo allo Stato, richiediamo che essa si comporti come una privata azienda industriale: questa richiesta non viene soltanto dai nostri banchi, ma anche da quelli della sinistra. Ciò dimostra che la via più saggia è quella di trovare la soluzione migliore per i problemi che a noi si affacciano, nell'attuazione di sperimentate norme amministrative adeguate alle contingenti esigenze aziendali e alla nostra struttura sociale, piuttosto che voler risolvere tutte le situazioni attraverso un unico schema precostituito.

Il senatore Solari lamenta che, nell'elaborazione del Codice della strada, alle primitive norme predisposte in materia dal Governo siano state apportate delle modifiche per quanto riguarda il carico assiale dei trasporti pesanti. Si è passati dalle 8 alle 10 tonnellate-asse.

A questo riguardo non possiamo dimenticare che tale richiesta veniva fatta da larghissimi settori degli autotrasportatori e che, d'altra parte, non è limitando lo sviluppo dei trasporti su strada che noi possiamo rimediare agli inconvenienti che si lamentano per le ferrovie. È vero che le strade si consumano in rapporto al carico assiale massimo dei veicoli che vi circolano; ma è altrettanto vero che non è lecito nella costruzione di strade basarsi su una determinazione così esatta del limite tollerabile di un carico, in modo da poter affermare seriamente che una strada sia adeguata per veicoli con assi da 8 tonnellate e sia insufficiente per assi da 10 tonnellate. Penso che la nostra economia non verrà a risentire alcun inconveniente se noi costruiremo le nostre strade ed autostrade in modo che sopportino bene il carico delle 10 tonnellate-asse.

Sempre da parte del senatore Solari si è detto che i posti di lavoro che vengono creati dal settore trasporti stradali, e che nella nostra Nazione, come in tutti i Paesi esteri, assumono un valore rilevante, sono posti che si determinano in un ramo già saturo, al quale ci si rivolge soltanto perchè mancano prospettive di più redditizie occupazioni. Anche questa affermazione mi sembra un po' strana. È vero che sarebbe auspicabile che tutti i settori della nostra economia, tutti i campi di lavoro, offrissero delle condizioni comode, tranquille, ben retribuite, così come è nell'aspirazione di tutti; però, se guardiamo fuori di casa nostra, troviamo che i popoli che stanno progredendo progrediscono attraverso sacrifici; e se è consentito ai popoli che si danno un'organizzazione su basi comunistiche di fare dei sacrifici per migliorare le condizioni del proprio Paese, affinchè le generazioni future abbiano a trovarsi in condizioni migliori di vita, anche noi che abbiamo una struttura politica diversa abbiamo il diritto di far lavorare tutta la nostra gente.

E non ci si venga ad imputare il fatto che il settore dei trasporti stradali offrirebbe lavoro solo a condizioni gravose. Vi sono anche per questo settore i contratti di lavoro,

vi sono delle possibilità di confronto e di scelta; non crediamo, per esempio, che i dipendenti dell'Azienda di Stato delle ferrovie abbiano una vita sempre facile, priva di sacrifici. Penso che nessuna attività lavorativa seria sia esente da sacrifici e fatiche, ed è evidente che noi dobbiamo curare che tutta la nostra gente, entro i limiti delle possibilità complessive della nostra economia, possa trovare lavoro; ed è certo che il lavoro nel settore trasporti continuerà ad aumentare e ad essere ricercato.

Si è accennato ad un'interessantissima relazione di un valoroso tecnico del Ministero dei trasporti, il dottor Bonacina, relazione che io ho letto con molta attenzione.

Il dottor Bonacina fa osservare che non è vero che quanto apportano i veicoli che circolano su strada all'economia del Paese sia inferiore a quanto essi stessi domandano. Egli afferma che sommando quanto spendono lo Stato, i Comuni e le Provincie si raggiungono e si superano gli introiti dati dalla motorizzazione. È un'enunciazione interessante che meriterebbe di essere controllata, perchè francamente è la prima volta che la sento fare in forma così precisa. Non smentisce però il fatto ormai pacifico che lo Stato introita dai trasporti stradali di più di quanto non dia alle strade. Persiste perciò per lo Stato il dovere di promuovere la costruzione di strade buone e di trovare il modo di aiutare quegli altri enti minori che alla costruzione delle strade sono interessati e che per la costruzione e manutenzione delle strade stesse fanno sostenere numerosi sacrifici ai propri censiti.

Uno dei desideri che sono affacciati in quella relazione è quello di veder potenziato, migliorato, il sistema dei trasporti ferroviari in modo da renderlo più aderente alle esigenze della collettività. E qui siamo tutti d'accordo. Anche nella mia relazione ho detto che le ferrovie devono essere perfezionate per aderir meglio alle esigenze degli utenti, per tentare di offrire anch'esse quei vantaggi che fanno preferire a molti la strada alla rotaia. Le ferrovie in qualche settore specifico avrebbero delle possibilità uniche: per esempio nell'auspicata realizzazione di treni per operai che comportino 5 mila posti, treni che sono necessari alla periferia delle grandi città. Indubbiamente dobbiamo raccomandare al Ministro di far curare lo studio di questi convogli e di vedere se vi è la possibilità tecnica ed economica per realizzarli.

Si afferma anche dal senatore Solari che la reale sicurezza nelle strade non la si potrà mai raggiungere, dato l'aumento continuo del traffico. Questo è vero: l'aumento continuo del traffico comporta un aumento delle possibilità di collisioni e di incidenti; ma qui voglio richiamare quelle affermazioni che ho fatto sulle autostrade. Noi continuiamo a parlare di sangue che bagna il nostro asfalto, di strade pericolose, e siamo ancora un po' lontani dall'attuare quell'unico provvedimento che serva in modo assoluto a ridurre il numero degli incidenti stradali, e cioè la costruzione delle autostrade. Ho accennato nella relazione che sulle autostrade oltre il 60 per cento delle ragioni che determinano degli incidenti risulta eliminato. Infatti sulle autostrade non abbiamo la possibilità di travolgere pedoni, ciclisti, di restare abbagliati (se la strada è ben costruita), di andare ad urtare frontalmente veicoli che ci vengono incontro, di non rispettare precedenze agli incroci. Insomma molte delle ragioni che determinano incidenti sono eliminate. Le statistiche dimostrano che sulle autostrade la probabilità di incidenti è ridotta a circa un sesto di quella che abbiamo sulle nostre strade normali. Quindi, se vogliamo pensare anche alla sicurezza dei cittadini, dobbiamo preoccuparci di costruire delle autostrade. Esse accentreranno il traffico su un percorso sicuro, mentre resterà sensibilmente diradata la circolazione sulle strade normali e ridotta quindi anche qui la possibilità di incidenti.

Qualcuno parla di pedaggi sull'autostrada e se ne preoccupa. Anche per i pedaggi si tratta di trovare la giusta misura. Anche Paesi più ricchi di noi hanno sentito la necessità di costruire autostrade a pedaggio: in America oggi ne costruiscono migliaia di miglia; e proprio uno studioso americano, il Plummer, ha fatto rilevare che gli automobilisti il pedaggio lo pagano sia che le autostrade le abbiano sia che non le abbiano. Infatti l'automobilista che si sposta a 40 o 50 di media, in una strada affollata dal traffico,

viaggia in condizioni economiche ben più onerose di quelle offerte dall'autostrada; i pedaggi sono infatti fissati in modo da garantire all'utente sempre un certo vantaggio economico immediato.

G R E C O . Sull'« Autostrada del sole » si paga un pedaggio di 14 lire al chilometro, si va a forte velocità, si consuma il 30 per cento in più.....

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Si è accennato all'« Autostrada del sole » e mi si consenta di difenderla e di difenderne le tariffe. Non è esatto che si tratti di 14 lire. Quelle 14 lire al chilometro sono state evidentemente pagate da una vettura di cilindrata media, probabilmente una Giulietta, e in un giorno in cui c'era da pagare il contributo per il soccorso invernale. Non possiamo parlare di tariffe di autostrade, quando parliamo di un contributo eccezionale; se mai si potrà discutere sul modo di incassare tale contributo in altra maniera. Ma la tariffa per le autostrade è determinata sempre dalla necessità di garantire all'utente un certo vantaggio. E i vantaggi offerti da un'autostrada non possono essere giudicati in base ad esperienze su modeste distanze come Milano-Lodi o Parma-Piacenza.

G R E C O . Infatti il lunedì in Albis l'« Autostrada del sole » era deserta. (*Interruzione del senatore Venditti*).

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Forse questa discussione potrà trovare sede più adatta, quando discuteremo del bilancio dei Lavori pubblici. Si potrà parlare allora anche del modo di finanziare la costruzione di autostrade.

Il senatore Ottolenghi lamenta, e giustamente, lo scarso rilievo che ho dato al problema dei trasporti fluviali. Se non avessi dovuto fare una relazione destinata a commento del bilancio del Ministero dei trasporti, ai trasporti fluviali avrei dato uno spazio ben più importante. Disgraziatamente però il Ministero dei trasporti non può interferire in questo settore altro che con la regolamentazione, con il consiglio, con le statistiche, con le dimostrazioni di convenienza, ma non può costruire canali navigabili e sistemare fiumi. (*Interruzione dalla sinistra*). Do comunque atto ben volentieri al senatore Gombi e al senatore Ottolenghi che il problema dei trasporti fluviali va curato con molta diligenza e che nella Valle Padana la navigazione fluviale ben sistemata può dare notevoli vantaggi alla nostra economia.

Non mi addentro nella discussione dei vari progetti che oggi sono allo studio, perchè ci troviamo in materia analoga a quella dei tracciati ferroviari e delle autostrade: c'è chi li vuole far passare a Nord, c'è chi li vuol far passare a Sud...

Il senatore Ottolenghi ha parlato delle condizioni dei collegamenti ferroviari fra Verona-Mantova-Parma e La Spezia. È verissimo. quei collegamenti sono assolutamente inadeguati alle necessità e gli impianti ferroviari meriterebbero di essere riesaminati. Ma mi sia concesso di dire che lì si tratta di un problema di più vasta impostazione. Noi ci troviamo di fronte a ferrovie costruite da molti decenni, le quali hanno adempiuto alle loro funzioni e che oggi, nel quadro del nostro sviluppo economico e della nostra sistemazione urbanistica ed economica, dovrebbero essere rifatte *ex novo*.

I collegamenti tra La Spezia e Verona meriterebbero davvero, penso, il riesame completo e la ricostruzione di una ferrovia. Sono problemi del futuro, ma non sono risolvibili con interventi locali su singoli impianti di difficile coordinamento. Il senatore Ottolenghi ha anche accennato ai collegamenti verso il Nord. Egli dice: da Verona in su la ferrovia è perfetta; io direi che non è perfetta, è una ferrovia che ha cento anni: è stata soltanto tracciata bene per quei tempi; dobbiamo darne atto ai tecnici che cento anni fa l'hanno tracciata, tanto è vero che fino a Bolzano la si può considerare anche oggi un'ottima via ferrata. Ma da Bolzano al Brennero invece deve essere sistemata, tanto più quando pensiamo che quel collegamento ferroviario è uno dei più importanti della nostra Nazione. perchè collega l'Italia col bacino economico più importante d'Europa e complementare per la sua economia.

D E B O S I O . Da Bologna a Verona.....

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Indubbiamente uno che guardi la cartina dei collegamenti ferroviari da Bologna a Verona si accorge che su questo tronco vi è una interruzione di continuità. Il binario, che è doppio a Sud di Bologna ed è doppio a Nord di Verona, in quel tratto è ancora semplice. Mi si fa osservare da parte delle Ferrovie dello Stato che i treni che corrono su quel tratto sono ancora entro limiti accettabili e che anzi qualche altro treno è recepibile, ma vorrei osservare che la linea ha tale importanza per cui è auspicabile una sistemazione a doppio binario.

D E B O S I O . Ci si mettono due ore a fare 90 chilometri.

O T T O L E N G H I . E se ne impiegano 3 da Verona a Parma..... È meglio elettrificare la Verona-Parma. (*Commenti*).

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Dirò al senatore Ottolenghi che la sua aspirazione di vedere ben collegata la linea del Brennero con Verona e, attraverso Verona, col Tirreno e La Spezia è proprio uno degli argomenti che hanno formato oggetto di ampie discussioni nella definizione del tracciato dell'autostrada del Brennero, che dovrebbe avviarsi presto a soluzione. Quel tracciato tiene appunto presente che questa importantissima arteria, che collega il Nord Europa con l'Italia, deve dare la possibilità di andare sia verso il mare Adriatico, sia verso il mar Tirreno, sia sulla dorsale italica; ed è per questo che il tracciato tende a rivolgersi verso Modena, anzichè puntare direttamente da Verona su Bologna, in modo che non sia eliminata la possibilità di servire anche i collegamenti col Tirreno.

Il senatore Scotti, parlando del piano di adeguamento delle ferrovie, raccomanda anche lui l'istituzione dei treni con cinque mila posti per gli operai; e io non sto a ripetere quanto ho detto prima in argomento.

Il senatore Imperiale fa osservare che la diminuzione del traffico merci sulle ferrovie dello Stato è continua ed è indice di recessione. Sì, la recessione c'è stata, la recessione ha influito anche sul traffico delle merci delle ferrovie, ma dobbiamo stare accorti, a volte, a non confondere le origini di certi fenomeni. Può darsi che il traffico merci sulle ferrovie si stia riducendo per quelle altre ragioni cui ho accennato nella relazione, e che hanno anche ricordato altri colleghi, ossia per la maggiore adeguatezza dei trasporti stradali a certe esigenze tecniche ed economiche.

L'onorevole Imperiale consiglia al nostro Ministro dei trasporti di fare un viaggio sulle ferrovie secondarie, per accertarsi delle condizioni nelle quali si trova certo materiale rotabile che è indubbiamente deficiente, meno decoroso e più antiquato rispetto a quello che circola sulle linee principali. Onorevoli colleghi, questo viaggio di accertamento il nostro Ministro non ha certo bisogno di farlo, perchè è perfettamente al corrente di quanto accade sulle linee secondarie. Ma noi dovremmo fare ogni tanto qualche viaggio in altri Paesi molto più ricchi di noi, su linee secondarie e magari anche su linee principali. Andiamo a vedere cosa succede in Germania sulle linee secondarie, cosa succede in Austria, cosa succede in Inghilterra anche su linee principali, ed allora torneremo a casa convinti che alla nostra povera economia non si possono domandare miracoli quando alla economia di altri Paesi questi miracoli non riescono.

Il senatore Cerulli Irelli ha accennato alla soppressione di treni ed alla sostituzione di tali servizi con autocorriere, e a linee di autocorriere in concorrenza e per paragone. Ha accennato in particolare alla linea Teramo-Giulianova. Non l'ho affatto messa io tra i rami secchi la ferrovia Teramo-Giulianova: può darsi che sia un ramo secco, ma non l'ho detto io. Comunque, a proposito di paragoni, non mi sembra che sarebbe logico che questi venissero fatti istituendo un servizio di autopullmans ed abolendo contemporaneamente il servizio ferroviario; sarebbe invece auspicabile che l'Amministrazione delle Ferrovie avesse un parco di mezzi stradali, autobus e pullmans, con i quali fare dei servizi di paragone. Ad esempio, far partire alla stessa ora i pullmans ed i treni o farli arrivare alla stessa ora in una data località, per constatare se

i favori del pubblico vanno all'uno o all'altro sistema.

Ora arriviamo al problema spinoso dei rami secchi, problema che ha suscitato la precisa reazione del senatore Carelli. (*Interruzione del senatore Barbaro*). Questo argomento merita un chiarimento. Noi continuiamo a parlare di passività di esercizio delle ferrovie e, quando andiamo a guardare da dove provengono queste passività di esercizio, ci accorgiamo che provengono proprio in parte notevole da certi tronchi ferroviari (*interruzione del senatore Genco*) che hanno un coefficiente di esercizio eccessivamente oneroso, ossia superiore a tre. Si è chiesto a cosa si riferisce quel coefficiente di esercizio: è il coefficiente di esercizio economico puro, ossia prescindendo dal patrimonio investito che è di proprietà dello Stato. Questo coefficiente tre non è un'invenzione mia, ma semplicemente un indice limite di onerosità, considerato con particolare attenzione dall'Amministrazione delle Ferrovie, e dagli studiosi di tecnica ed economia dei trasporti. Quando io ho allegato alla relazione l'elenco delle ferrovie che hanno il coefficiente di esercizio superiore a tre, non intendevo affatto dare lo elenco delle ferrovie che vanno soppresse: intendevo solo indicare le ferrovie il cui esercizio deve essere esaminato attentamente, per constatare se vi è la possibilità di fare qualche cosa per rimediare alla passività, e per vagliare se quel servizio abbia ancora funzione economica e sia socialmente utile. E chi legge attentamente la mia relazione constaterà che, quando ho parlato di rami secchi o presunti tali, non ho parlato di rami che possono rinverdire. Vi può essere qualche ferrovia che è stata distrutta e che forse potrebbe ancora essere utile all'economia del Paese. Proprio recentemente sono andato a vedere la Siracusa-Ragusa-Vizzini, il cui esercizio è stato sospeso da anni, ma che qualche amministratore locale ritiene possa avere ancora un valore economico sociale notevole. Io non posso che raccomandare all'onorevole Ministro di far esaminare dai suoi tecnici quella situazione, anche perchè quella ferrovia faceva all'epoca della sospensione un servizio bi-settimanale o trisettimanale, assolutamente inadeguato. Certo è però che prima di riattare una ferrovia del genere, o prima di riattare la Cuneo-Ventimiglia, che tanto sta a cuore al collega senatore Giraudo e che per noi avrebbe una funzione, oltre che economica, anche di valore sentimentale, è bene ed è doveroso domandarci se l'economia del Paese ne trarrà vantaggi adeguati.

Chi ha letto attentamente la mia relazione non può non aver notato che alla fine di questo elenco dico: « Evidentemente non si può affermare apoditticamente che ogni ferrovia con coefficiente di esercizio superiore a 3 vada soppressa, ma è certo a mio avviso che, superato tale limite di onerosità, solo gravi ragioni sociali, tecniche (e quindi anche economiche!) possono giustificare il mantenimento dell'esercizio ».

Per me le ragioni sociali gravi sono anche ragioni economiche; non capisco l'economia intesa come contabilità, come contabilità che deve chiudere in pareggio; non è questa la economia della quale parlo, ma per economia sana intendo quella indirizzata a raggiungere i migliori risultati con i minori mezzi, quella tendente a servire la gente che ha bisogno di mezzi di trasporti pubblici con il mezzo più adeguato e meno dispendioso. Se noi scegliamo per ambizione, o per ragioni di malinteso prestigio, dei mezzi che non sono più adeguati, allora non promuoviamo certo lo interesse della collettività.

Sono grato al senatore Genco perchè con il suo ordine del giorno ha riconfermato questo mio concetto, raccomandando cioè che non vengano soppresse, specie nel Meridione e nelle Isole, le ferrovie a scarso traffico « che costituiscono l'unico mezzo di trasporto per quelle genti ». Siamo d'accordo: se quelle ferrovie sono « l'unico mezzo di trasporto » o il mezzo più adeguato alla situazione economica di quei paesi, ebbene, serviamo quei paesi con le ferrovie; però ricordiamoci che, se per caso quei paesi possono essere serviti meglio e più adeguatamente con altri mezzi, è nostro sacrosanto dovere seguire la via giusta.

G E N C O . Avrei desiderato che il relatore avesse fatto il computo di quanto sarebbe minore il *deficit* delle ferrovie ove si sopprimessero quei 4.669 chilometri. Sarebbero risultate delle cifre davvero interessanti.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. I conti sul risparmio che deriverebbe dalla soppressione di determinati tronchi e sui vantaggi delle economie della zona e di tutta la Nazione li faranno gli organi tecnici delle varie amministrazioni. Io ho enunciato dei princìpi che noi responsabili dobbiamo rispettare e suggerire che siano rispettati.

Consentite, onorevoli colleghi, che, al termine di questa relazione, io richiami la cortese polemica tra il senatore Genco, il senatore Barbaro e il senatore Florena. (*Interruzione del senatore Barbaro*). Io ho ammirato il calore con cui essi affrontano l'esame di questi problemi; ho ammirato questo senatore siciliano che si preoccupa delle sorti dell'Amministrazione ferroviaria e difende l'operato dell'Amministrazione ferroviaria; ho ammirato il loro entusiasmo e il loro impegno nella ricerca della via giusta per migliorare i servizi di trasporto della nostra rete ferroviaria nazionale. Senatore Barbaro, lei ha parlato del cuore del Mediterraneo che deve unirsi al cuore dell'Europa: è una visione insieme economica ed umana. Ora penso che noi non possiamo dissociare mai lo studio di tutti i nostri problemi da una visione così fatta. E mi sia consentito rilevare con soddisfazione che, sul terreno strettamente tecnico, abbiamo trovato in verità il modo di discutere problemi di politica economica senza lasciarci turbare da visioni di parte che spesso complicano i problemi già difficili: questo clima, che è proprio della nostra Commissione trasporti, varrà meglio di ogni altro a far trovare le giuste soluzioni nell'interesse generale. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, non per adempiere a una formalità o per osservare gli obblighi di una consuetudine che me lo imponga, ma per sentimento spontaneo, prima di iniziare il mio discorso, desidero ringraziare vivamente il Presidente della Commissione ed il relatore per l'opera compiuta nell'esame del bilancio del Ministero dei trasporti, come anche ringrazio tutti i senatori intervenuti, per il modo con il quale hanno esposto il loro pensiero, per il contributo positivo delle critiche che hanno ritenuto di dover fare e per l'apporto costruttivo in sostegno dell'azione che il Ministero dei trasporti ed il sottoscritto, modestamente, dovranno svolgere in avvenire.

I problemi che riguardano il Ministero dei trasporti sono all'ordine del giorno del mio lavoro quotidiano e non da poco tempo. Sono quasi quattro anni che dirigo questo Dicastero, con la volontà di servire il Paese e di far sì che i trasporti, che rappresentano nell'economia nazionale un elemento determinante, possano migliorare, superando la situazione notevolmente difficile nella quale purtroppo si sono trovati.

L'esame del bilancio del mio Ministero, per l'esercizio 1959-60, non offre in realtà, sotto il profilo puramente finanziario, aspetti sostanzialmente nuovi o diversi da quelli che già negli scorsi anni ho avuto l'onore di segnalare alla vostra cortese attenzione; ma a chi vuole leggere oltre le aride cifre apparirà chiaro che si apre quest'anno, per l'Amministrazione, una più ampia panoramica di problemi e un più vasto campo d'azione.

Non è sfuggita, infatti, onorevoli colleghi, alla vostra vigile attenzione, e certamente sarà stata da voi adeguatamente valutata, la fondamentale importanza che, per vari aspetti, hanno avuto e più ancora avranno in avvenire, sulle attività del trasporto e sull'iniziativa dell'Amministrazione, alcuni eventi verificatisi nel corso dell'esercizio 1958-59.

Mi riferisco, in particolare, alla definitiva approvazione delle nuove norme sulla disciplina della circolazione stradale ed all'entrata in vigore del Mercato comune europeo.

Sono note a voi le vicende che hanno portato all'approvazione del Codice della strada; la delega legislativa al potere esecutivo ha avuto l'innegabile risultato — e anch'esso è da ascrivere a merito del Parlamento che ha concesso la delega — di rompere gli indugi e di eliminare ogni remora all'emanazione di nuove norme, più adeguate all'evoluzione che il fenomeno della circolazione ha subìto in questi ultimi anni.

Gli elementi caratteristici della materia da disciplinare sono di per se stessi indizio delle difficoltà del lavoro svolto: difficoltà aggravate dal fatto, come già ho avuto occasione di rilevare, che quasi tutti i problemi oggetto di esame presentavano soluzioni tipicamente opinabili ed implicavano, quindi, una scelta assai difficoltosa.

Possiamo oggi affermare che, sul piano legislativo, sono stati raggiunti gli scopi prefissi: elaborare un complesso di norme tali, per il loro contenuto, da creare le circostanze atte a ridurre al massimo e, talvolta, ad eliminare le cause che determinano gli incidenti stradali; conciliare le caratteristiche tecniche dei mezzi motorizzati con lo stato della nostra rete stradale; disciplinare il rilascio delle patenti di guida, la loro revisione periodica ed il periodico controllo circa le attitudini dei guidatori.

Le innovazioni, numerose e, in alcuni casi, di vasta portata, riflettono i radicali mutamenti nelle caratteristiche tecniche dei mezzi motorizzati e l'imponente sviluppo della circolazione stradale; esse quindi seguono, ed allo stesso tempo saranno in grado di seguire per l'avvenire, l'evoluzione e lo sviluppo incontenibile dei mezzi motorizzati.

Era inevitabile che alcune circostanze obiettive, quali ad esempio la brevità dei termini della delega ed il desiderio degli enti e dei consessi di dare un'intensa collaborazione alla soluzione dei più importanti e delicati problemi della circolazione stradale, facessero sentire la loro influenza sul risultato finale del lavoro affidato al Governo, determinando l'intervento delle Assemblee legislative, allo scopo di perfezionare il testo della nuova legge, approfondendo la valutazione di taluni problemi e adeguatamente considerando le esigenze della situazione reale.

Mi sia pertanto consentito di esprimere ancora una volta il mio vivo compiacimento per l'opera altamente proficua che il Parlamento, assolvendo brillantemente la sua funzione di fedele e sensibile interprete delle esigenze della collettività e confermando il concetto ispiratore della preminenza dell'interesse generale, ha compiuto anche in questo campo, con l'appassionata collaborazione del Governo nei suoi organi dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti.

Ora è in corso la stesura del Regolamento: lavoro, anche questo, assai complesso, che è ormai nella fase conclusiva.

Vengo ora al Mercato comune europeo. Ci troviamo nei primi mesi di applicazione delle norme del Trattato di Roma, ed è certamente presto per formulare un giudizio sugli effetti delle nuove istituzioni: ma desidero qui sottolineare il fervore di attività e di studio già in atto per definire, nei loro particolari, i diversi problemi connessi con l'applicazione del Trattato, particolarmente per quanto attiene al settore dei trasporti che, nel Trattato medesimo, ha avuto una regolamentazione di massima.

E poichè, per quanto concerne il settore dei trasporti, molti importanti problemi sono già stati affrontati con lusinghieri successi dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, subito dopo la firma del Trattato di Roma, mi sono preoccupato di far sì che fossero stabiliti dei contatti permanenti tra C.E.M.T. e C.E.E.; e posso aggiungere con soddisfazione che il Gruppo ristretto, costituito a suo tempo su mia proposta, in seno alla C.E.M.T., dai sei Paesi della C.E.E., svolge proficuamente il suo lavoro. Di questo Gruppo ho assunto la Presidenza *pro tempore*.

Nella sua ultima riunione, tenuta pochi giorni fa a Parigi, il Gruppo ha ampiamente e utilmente dibattuto i problemi del diritto dei vettori di svolgere la loro attività anche in altri Paesi, e quello concernente l'eliminazione delle discriminazioni tariffarie non giustificate sul piano obiettivo.

Sono facilmente intuibili le difficoltà che debbono essere superate per creare un Mercato comune nel quale i trasporti siano in grado, da un lato, di assolvere il loro compito, inteso a favorire il processo di integrazione economica e, dall'altro, di ordinarsi come attività economica a sè stante, rappresentata e costituita da innumerevoli imprese che operano servendosi di mezzi e di sistemi differenti e spesso in concorrenza tra loro.

Sorge quindi il problema, da un lato, dell'eliminazione delle discriminazioni fondate sul Paese di origine e di destinazione delle merci trasportate, e, dall'altro, delle condizioni per l'esercizio del diritto, dal Trattato ri-

conosciuto ai vettori, di stabilirsi sul territorio di un qualsiasi Paese della Comunità per ivi svolgere la loro attività.

Ho voluto accennare a questi due problemi unitamente, perchè da essi si può trarre l'indicazione non soltanto della complessità e vastità delle questioni che sorgono dall'applicazione dei Trattati di Roma, ma anche per porre in evidenza come, con lo stesso ritmo con cui l'ingranaggio del Mercato comune si muove, è necessario che sul piano interno siano profondamente delibati i problemi del nostro trasporto, che presenta caratteri suoi propri in relazione alla particolare conformazione geografica dell'Italia e al diverso livello economico e sociale delle varie regioni, connesso al loro diverso grado di capacità produttiva.

Ma un terzo evento ritengo assuma un rilievo notevolissimo, tale, comunque, da esercitare una profonda influenza nell'ambito del sistema dei trasporti terrestri e nelle attività ad esso connesse: intendo accennare al programma di ammodernamento e di potenziamento delle Ferrovie dello Stato.

Sono note le esigenze che hanno suggerito la formulazione di un piano organico per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria. Compiuta la grande opera della ricostruzione, si sono prospettate all'Azienda delle ferrovie dello Stato condizioni di esistenza che imponevano il massimo dell'efficienza organizzativa e tecnica. Occorreva che i programmi e l'azione fossero proiettati nel futuro, allo scopo di fronteggiare i preoccupanti *deficit* di esercizio e di essere in grado di offrire servizi adeguati alle sempre crescenti esigenze degli utenti. Fu così formulato un piano organico che comprende l'ordinamento amministrativo, le dimensioni della rete, la politica tariffaria, il potenziamento degli impianti, il rinnovamento e l'ammodernamento del materiale.

Tornerò in seguito su questo argomento; ora mi preme sottolineare come il piano, pur essendo, in sostanza, un fatto tecnico aziendale, comporti, per l'entità degli investimenti, per i presupposti economici sui quali si fonda, per le finalità cui tende, un'azione di politica dei trasporti che non potrà essere limitata ai problemi interni dell'Azienda ferroviaria, ma dovrà abbracciare, per le finalità di coordinamento che essa implica, anche i settori di trasporti concorrenti.

Ho voluto, fin d'ora, fare cenno a questi tre importanti eventi, oltre che per inquadrare i termini generali della mia esposizione, per illustrare ed enumerare immediatamente i motivi che, a mio parere, hanno dato, nel corso dell'esercizio finanziario 1958-1959 e daranno ancora più notevolmente nel prossimo esercizio finanziario, maggiore evidenza all'attività dell'Amministrazione.

Il settore che appare, più di ogni altro, suscettibile di essere influenzato dai fatti cui ho testè accennato è quello del trasporto su strada: è, infatti, intuibile l'importanza che per esso hanno, sotto i diversi aspetti tecnici ed economici, le nuove norme della legge sulla disciplina della circolazione; il complesso degli obblighi derivanti dal Trattato del Mercato comune; l'orientamento che informa il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato e le condizioni che si instaureranno con il progredire di esso.

È da chiedersi, a questo punto, se le ripercussioni di questi eventi saranno positive: io sono convinto che la risposta debba essere affermativa, solo che si considerino i vantaggi che all'autotrasporto su strada possono derivare da una disciplina della circolazione più adeguata allo stato della rete stradale ed alle esigenze degli altri utenti; dall'elevazione ad un livello europeo dell'attività autotrasportatrice; da una più razionale e più stabile determinazione di compiti e di campi di attività, oltre che da nuovi rapporti di collaborazione con gli altri settori del trasporto.

È proseguito, anche nello scorso esercizio, lo sviluppo ed il perfezionamento delle pubbliche autolinee, e mi riferisco, per questa parte, all'ampia e diligente esposizione dell'onorevole relatore. Debbo, a questo proposito, fugare alcune preoccupazioni, a mio avviso infondate, manifestate dalla stampa del settore, circa gli intendimenti del Ministero sulla politica da seguire nei rapporti tra le Ferrovie dello Stato e gli imprenditori privati, nonchè sulla considerazione che delle pubbliche autolinee ha il Governo.

Premetto che seguiamo il fenomeno dello sviluppo delle autolinee con grande simpatia, perchè esso testimonia il progressivo evolversi del costume ed è indice di un più alto tenore di vita delle nostre popolazioni: esso, inoltre, rappresenta un elemento propulsore dell'economia generale, favorisce il movimento turistico dall'estero e giova a consolidare i vincoli di solidarietà tra i popoli e le Nazioni.

Nessuna prevenzione, quindi, può esistere nei confronti di questa benemerita categoria di operatori che, senza alcuna sovvenzione da parte dello Stato, esplicano servizi di somma utilità economica e sociale. Desidero pertanto assicurare che l'azione del Governo sarà ispirata a questi concetti, anche se analoga considerazione è da riservare, ovviamente, al patrimonio inalienabile della Nazione, costituito dal complesso aziendale delle Ferrovie dello Stato.

Ogni giorno sul mio tavolo giungono istanze di parlamentari, di autorità provinciali e comunali, di enti, che chiedono nuovi servizi. Oggi, però, fortunatamente, in Italia non esistono Comuni che non abbiano un mezzo di comunicazione. Le nostre autolinee si svolgono su un percorso di oltre 600 mila chilometri. Questo è un indice di progresso e di civiltà.

Intanto due circostanze, onorevoli colleghi, mi piace di sottolineare alla vostra attenzione: e cioè che l'incremento dei servizi automobilistici è stato proporzionalmente maggiore nell'Italia centrale, meridionale ed insulare rispetto all'Italia settentrionale, e che esso si è verificato, contrariamente al luogo comune che vorrebbe l'autolinea una mortale concorrente della ferrovia, contemporaneamente ad un incremento che il traffico viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato ha avuto in tutti gli anni del dopoguerra.

Nel 1939, cioè vent'anni fa, quando non vi era un grande sviluppo di autolinee nel nostro Paese ed esse rappresentavano soltanto i mezzi per far affluire il traffico verso i servizi ferroviari, avevamo un miliardo di viaggiatori-chilometro per le autolinee e 11-12 miliardi di viaggiatori-chilometro per le Ferrovie dello Stato. Nel 1958 abbiamo avuto circa 20 miliardi di viaggiatori-chilometro sulle autolinee e 24-25 miliardi di viaggiatori-chilometro sulle Ferrovie dello Stato. È tutta una massa nuova di utenti, che prima non si muovevano perchè non avevano il mezzo e oggi si muovono con i servizi delle autolinee.

G E N C O . Mi scusi, signor Ministro; vorrei porle questa domanda: lo Stato vuol rimanere assente da questo settore o no?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Lo Stato provvede a disciplinare i servizi e a vigilare su di essi, e, in particolare, sulle tariffe, la sicurezza, eccetera. Quando non interviene, o non può intervenire direttamente l'attività privata, intervengono le Ferrovie dello Stato con i propri servizi, specialmente quando si tratti di mantenere determinate condizioni di trasporto per determinate categorie di persone per le quali se ne manifesti la necessità.

G E N C O . Grazie.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* La circostanza cui ho accennato sopra ci conforta sommamente, perchè, oltre ad essere un indice dell'efficienza dell'azione amministrativa che presiede alla concessione dei servizi automobilistici, dimostra concretamente una capacità dei due settori ad assestarsi su posizioni di compresenza e di coesistenza. Al raggiungimento di questa finalità, all'avviamento, anzi, delle posizioni dei due settori sulla via della collaborazione e dell'integrazione per il migliore soddisfacimento del pubblico interesse, sono e saranno tesi gli sforzi dell'Amministrazione. In questo campo assume particolare importanza — come è stato rilevato dagli onorevoli senatori intervenuti nella discussione — il problema delle tariffe delle autolinee, per evitare che esse siano più basse di quelle ferroviarie. Naturalmente il raffronto deve essere fatto fra termini omogenei, e cioè fra linee di uguale percorso. In questo caso l'equilibrio tariffario si impone. Posso assicurare che, in generale, esso è già realizzato e che le eventuali anomalie saranno eliminate.

Ma il coordinamento, che è sostanzialmente in atto con il mezzo ferroviario, si presenta, con non minori difficoltà di soluzione, nel-

l'interno delle categorie imprenditoriali. La esistenza di oltre 1700 operatori e la frequente possibilità di interferenze nelle rispettive zone di azione rendono particolarmente difficile l'attività dell'Amministrazione. All'ormai riconosciuta inadeguatezza della vigente legislazione, la cui riforma è in corso, pure tra notevoli difficoltà (e spero di presentare al più presto il disegno di legge per la revisione della legge del 1939), il Ministero ha supplito con la dedizione appassionata al problema, instaurando e potenziando una prassi democratica — che sarà codificata nella legge — la quale ha ottenuto il migliore riconoscimento della giurisprudenza e della dottrina amministrativa. Mi riferisco alla attuazione pratica del principio *audi alteram partem*. Istituendo nelle riunioni compartimentali, che fanno ormai parte integrante del procedimento amministrativo di concessione, il contraddittorio preventivo tra i concessionari e l'Amministrazione e tra i concessionari stessi, si è acquisito uno strumento particolarmente valido ed efficace per dirimere malintesi, per illuminare l'Amministrazione e porla in grado di adottare decisioni veramente adeguate al pubblico interesse, per prevenire liti giudiziarie. Così pure, nelle Conferenze nazionali di gran turismo, la medesima prassi ha confermato la sua caratteristica di efficace strumento di composizione dei contrastanti interessi.

La Pubblica Amministrazione esce, così, dalla sua ristretta cerchia ambientale, instaurando ed anzi sollecitando il contraddittorio con le parti interessate, con i cittadini che ad essa si rivolgono per ottenere concessioni ed autorizzazioni. Questa prassi, che io ho procurato di estendere e di disciplinare razionalmente, reca, così, un contributo efficacissimo al proficuo svolgimento del procedimento amministrativo, alla soluzione di uno dei problemi più attuali e più sentiti nel campo del diritto pubblico.

L'espansione delle autolinee trova un limite nell'imponente sviluppo della motorizzazione privata, che costituisce ormai, per la sempre più accentuata azione di concorrenza che è in grado di svolgere, una sua antagonista.

Nel campo della motorizzazione privata, la nuova disciplina sulla circolazione stradale pone nuove esigenze, che richiedono un rapido adeguamento dei mezzi di azione dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile. Basti considerare le innovazioni introdotte per l'immatricolazione degli autoveicoli, l'estensione dell'omologazione a categorie di veicoli che ne erano esenti, l'istituzione dello schedario dei conducenti, la sempre maggiore necessità di un'efficace azione di vigilanza sulla circolazione e sulle varie attività connesse.

Numerose sono le nuove norme che, come anche ha sottolineato l'onorevole relatore, hanno poi un diretto riferimento agli utenti. Mi limiterò a citare, per le novità che hanno introdotto, per il numero dei cittadini interessati e perchè hanno costituito un'occasione di accesi dibattiti, quelle concernenti la motorizzazione minore: si è prevista, per essa, una disciplina per quanto concerne alcuni fondamentali requisiti dei guidatori, come l'età, le condizioni fisiche, la conoscenza delle regole della circolazione stradale.

Certo è, d'altra parte, che nel disciplinare questo settore è stata posta la massima attenzione ai suggerimenti degli ambienti interessati, non solo nell'intento di difendere questa nostra industria, tipicamente italiana, ma per non reprimere quella che è l'espressione più popolare del moderno fenomeno della motorizzazione.

Naturalmente non tutte le norme del nuovo Codice della strada sono riuscite gradite. Si deve considerare, peraltro, che esse sono state dettate da imprescindibili esigenze cautelative e che, del resto, limitazioni simili sono già in vigore in molti Paesi, fra i quali cito gli Stati Uniti d'America, che pure dispongono di una rete stradale indubbiamente molto più efficiente della nostra. Occorre comunque che l'opera di divulgazione dell'educazione stradale, che forma oggetto dell'attività dell'apposito Comitato, istituito presso il Ministero dei lavori pubblici e formato da rappresentanti dei Lavori pubblici e dei Trasporti e di associazioni ed enti qualificati, sia proseguita ed intensificata al massimo. Occorre soprattutto un più elevato livello dell'autodisciplina, perchè è proprio dalla carenza di questo essenziale requisito che deriva la maggior parte degli incidenti, la confusione e il disordine della circolazione stradale. D'altra parte, vi è da confidare che le

aggravate sanzioni, intese a colpire inesorabilmente i trasgressori sistematici e incorreggibili, che considerano la strada un loro privato dominio, concorreranno a migliorare la situazione.

La più importante innovazione, ai fini dello snellimento delle procedure amministrative nell'interesse del pubblico e per il migliore funzionamento degli uffici, si è avuta col passaggio dalle Prefetture agli Ispettorati della motorizzazione civile della competenza in materia di immatricolazione degli automotoveicoli e di rilascio dei relativi documenti di circolazione.

Altra innovazione è quella della semplificazione procedurale dei trasferimenti, sia di proprietà degli automezzi, sia della residenza dei proprietari; infatti, per tali incombenze, il cittadino si dovrà rivolgere soltanto all'ufficio del Pubblico Registro automobilistico.

Vi è noto, onorevoli colleghi, quanta considerazione abbiano avuto nei lavori per la emanazione del testo definitivo del Codice della strada le esigenze della categoria degli autotrasportatori, egregiamente prospettate, nel quadro di un'elevata comprensione del pubblico interesse, dall'Ente autotrasporto merci. Queste esigenze sono state giustamente tutelate, pur nella necessità di un armonico componimento con l'interesse generale. Sono convinto che qualche preoccupazione, che può essersi in un primo tempo manifestata, non avrà comunque più motivo di esistere, perchè è chiaro che le nuove norme sono ispirate non a considerazioni particolaristiche di settore, ma all'interesse più alto della collettività e che, in ogni caso, esse opereranno anche in favore della categoria stessa degli autotrasportatori.

Il problema più grave, in questo settore, deriva dalla circostanza che l'attività dell'autotrasporto merci è, più di ogni altra, in grado di concorrenza al mezzo ferroviario. Se si considera l'insostituibilità dei due mezzi per l'economia nazionale — e questa mi sembra una verità incontrovertibile — è chiara la necessità di stabilire, tra i due settori, un'atmosfera di conciliazione. A questo risultato dobbiamo veramente aspirare ed esso costituirà la finalità precipua della politica che intendiamo svolgere: fare in modo, cioè, che sia garantito il razionale equilibrio della ripartizione dei traffici; questo nell'interesse dell'economia del Paese.

Al senatore Solari tengo poi a far notare che l'autotrasporto di merci su strada si svolge in Italia su un piano prettamente privatistico; ovviamente, trattandosi di funzione che interessa a fondo l'economia del Paese e la politica dei trasporti, ogni possibile controllo viene svolto su questo settore attraverso l'Ente autotrasporto merci, ente di diritto pubblico sottoposto alla diretta vigilanza del Ministero dei trasporti.

Anche la materia statistica è da detto Ente particolarmente curata e, nei limiti del possibile, con tutti i mezzi più moderni e su piani concertati con le amministrazioni interessate, vengono determinati anche i volumi del traffico con rilevazioni periodiche effettuate sulla rete stradale da personale specializzato.

Il coordinamento si presenta, oggi, per quanto concerne l'autotrasporto di merci, come premessa indispensabile per l'elaborazione di quella politica comune dei trasporti che con il Trattato di Roma siamo chiamati ad attuare.

Presidenza del Vice Presidente BOSCO

(*Segue* A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*). Occorre adeguare la struttura di questo settore a quella degli altri Paesi membri, anche se è lecito intravedere prospettive a noi favorevoli, grazie alla buona organizzazione dei nostri servizi, allo spirito di iniziativa dei nostri trasportatori ed alla lodevole intensità del traffico internazionale, già oggi esistente.

È noto come, attualmente, il traffico internazionale su strada venga costretto e limitato dalle misure che ciascun Paese adotta

mediante contingentamenti, gravami fiscali, diritti di confine, limitazioni di transito. Trattasi di misure di carattere protezionistico in favore dei vettori locali, le quali non soltanto impediscono il libero esercizio della concorrenza fra trasportatori, ma comportano altresì notevoli, dannosi ostacoli al libero scambio delle merci e al movimento dei viaggiatori.

Nell'intento di eliminare, almeno in parte, tali inconvenienti, mediante l'attenuazione delle restrizioni su una base di stretta reciprocità, sono stati da tempo avviati e conclusi accordi bilaterali con numerosi Paesi europei, siano essi estranei o facenti parte del M.E.C., in attesa che tra questi ultimi si realizzino più concrete iniziative per disciplinare il mercato dei trasporti.

Tali accordi assumono un rilievo particolare allorchè vengono conclusi con i vari Paesi della Comunità, in quanto la loro finalità si inserisce nello spirito del Trattato, prima ancora che gli organi comunitari abbiano tracciato le linee concrete della politica comune.

È stato facile creare l'Euratom, perchè si costruiva su terreno vergine; creare il Mercato comune comporta invece la necessità di inserirsi in situazioni precostituite, in legislazioni diverse, in diversi Paesi, in abitudini, costumi, modi di vita, possibilità evidentemente differenziati. Ecco perchè il Mercato comune, in questo campo, prevede tre tempi, di quattro anni ciascuno, per risolvere gradualmente i vari problemi.

Anche se, allo stato attuale, la realizzazione dei più importanti obiettivi del Trattato, come la prevista ammissione ai trasporti nazionali di vettori non residenti e una comune disciplina dei trasporti internazionali, si presenta prematura, tuttavia, attraverso accordi bilaterali, ci si è preoccupati di offrire la possibilità ad un considerevole numero di nostri trasportatori di svolgere un proficuo lavoro verso i mercati stranieri.

Accordi di tal genere sono stati conclusi con la Germania e con il Belgio ed è in corso quello con l'Olanda, mentre con la Francia vengono avviate periodicamente trattative.

Per quanto riguarda i Paesi non facenti parte del M.E.C., devo segnalare l'accordo con la Svizzera, che attende la ratifica parlamentare, quello con la Jugoslavia, quello con l'Austria, per il trasporto dei viaggiatori e delle merci, nonchè l'altro accordo relativo al riconoscimento di validità delle patenti per la guida di autoveicoli privati.

L'onorevole Solari ha accennato alla questione concernente il ricorso presentato dal Governo italiano avverso la decisione dell'Alta Autorità della C.E.C.A. per una disciplina dei trasporti stradali dei prodotti carbo-siderurgici. È noto che la questione presenta aspetti molto complessi e che non è stato possibile raggiungere in sede internazionale un punto di vista concorde per la sua definizione: non si è potuto, in altri termini, superare la posizione dell'Olanda.

È intervenuta una decisione dell'Alta Autorità della C.E.C.A., contro la quale abbiamo presentato ricorso alla Corte di giustizia. Il ricorso non riguarda il merito dell'accordo, cioè la pubblicazione delle tariffe, ma riguarda aspetti giuridici di rilievo, che investono anche la procedura seguita nell'emanazione dell'atto.

Un settore che, se pure più modesto, non può tuttavia essere considerato di entità trascurabile è quello della navigazione interna: anche se il traffico che vi si svolge non è da paragonare, per entità, a quello delle ferrovie o della strada ordinaria, esso, peraltro, comporta problemi che hanno peso e riflessi notevoli. Qui però mi corre l'obbligo di fare una precisazione, anche in relazione agli interventi del senatore Ottolenghi e del senatore Gombi. Devo cioè rammentare che, come per la strada, la costruzione e la manutenzione delle vie d'acqua interne appartengono alla competenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre al Ministero dei trasporti compete la materia riflettente l'esercizio della navigazione interna.

In particolare, per quanto riguarda i raccordi delle stazioni fluviali con le linee ferroviarie, cui ha fatto cenno il senatore Gombi, posso assicurare che il Ministero dei trasporti, per quanto di sua competenza, non mancherà di esaminare con la massima attenzione e con ogni interesse tutto quello che sarà possibile ed utile fare al riguardo.

Le lusinghiere mete raggiunte in questi ultimi tempi, come numero e qualità di natanti, come quantità di traffico, come attrezzature, dimostrano la vitalità e le possibilità di sviluppo del settore. Un efficiente complesso di opere in questo settore potrà influire, come influisce, positivamente sulla nostra economia dei trasporti e sull'economia generale, arrecando un sensibile contributo alla soluzione dei vari problemi. A ciò si provvederà anche sostenendo l'opera svolta in questo campo dall'iniziativa privata. A proposito di navigazione lacuale si deve dare atto dell'opera svolta. Come voi sapete, onorevoli senatori, le concessioni dei servizi lacuali avevano dato risultati veramente negativi; la società di navigazione del Lago Maggiore aveva un *deficit* di circa 70 milioni all'anno. La gestione governativa dei servizi ha invece dato risultati molto confortanti: ci stiamo rapidamente avvicinando al pareggio. E l'afflusso dei turisti aumenta ogni anno.

Abbiamo potuto mettere in esercizio mezzi moderni, tanto apprezzati che la Svizzera ha ritenuto di affidare a noi anche i servizi che si svolgono sulla parte del Lago Maggiore soggetta alla sua sovranità.

Per quanto concerne la via di navigazione internazionale Locarno-Venezia, posso assicurare il Senato che la nostra rappresentanza in seno alla Commissione internazionale, la quale è stata investita dello studio del problema, dà il suo contributo con ogni diligenza per la definizione di questa importantissima questione.

Nell'esaminare il bilancio di previsione del Ministero dei trasporti, la prima osservazione che può formularsi è quella che riflette l'entità della spesa riservata alle ferrovie esercitate in regime di concessione.

Sulla somma complessiva di miliardi 18,5 che costituisce la spesa prevista, la cospicua aliquota di miliardi 15,5 riguarda infatti direttamente le ferrovie in regime di concessione.

È giustificata questa spesa?

Per rispondere al quesito, devo fare alcune distinzioni.

Sulla somma di miliardi 15,5 un'aliquota di miliardi 6,6 comprende le sovvenzioni di esercizio concesse a quelle ferrovie che sono state ammodernate nel quadro della nota legge 2 agosto 1952, n. 1221; una parte, per miliardi 1,6, riguarda contributi per il potenziamento delle ferrovie nel quadro della legge stessa e un'ultima parte, infine, per miliardi 6,8, comprende i sussidi integrativi di esercizio.

Da questa esposizione emerge che la domanda da me posta, sulla giustificazione della spesa iscritta in bilancio per le ferrovie concesse, è da limitare all'ultimo gruppo di fondi, quelli, cioè, destinati ai sussidi integrativi di esercizio. E la domanda non può non essere posta, quando si consideri l'enorme sforzo che lo Stato ha finora sostenuto per le ferrovie concesse, a titolo di riparazione dei danni di guerra (22 miliardi), di nuove costruzioni e di ricostruzione totale (36 miliardi), di ammodernamento e potenziamento (18 miliardi).

Orbene, sembra a me che sia giunto il momento di mettere un punto fermo alla politica dei sussidi integrativi di esercizio e posso assicurare che sto facendo tutto il possibile affinchè tali sussidi straordinari vengano a cessare.

Con la legge n. 1221, si è cercato e si sta cercando di riportare l'intervento dello Stato nel settore delle ferrovie in concessione ai concetti ispiratori della legge del 1912, la quale stabiliva un intervento a fondo perduto per costruzione, ammodernamento e potenziamento e una sovvenzione annua fissa, non variabile, per tutto il periodo della concessione.

Venuta la guerra, si è sconvolto il sistema. Oggi siamo a metà cammino sul ritorno alla normalità e forse anche oltre, perchè una gran parte delle linee sono ormai state ammodernate e potenziate. Occorrono 6 miliardi per attuare completamente la legge n. 1221. I 18 miliardi da essa stanziati sono esauriti. Io ho predisposto da tempo il disegno di legge necessario per lo stanziamento di questi 6 miliardi. Posso ora comunicare agli onorevoli senatori che proprio in questi giorni ho avuto il benestare del Tesoro. Potremo così completare finalmente l'opera intrapresa e ricondurre il settore delle ferrovie concesse nella normalità.

Quando sarà stata data completa applicazione alla legge sull'ammodernamento, occorrerà determinare una netta distinzione tra ferrovie che trovano una giustificazione economica e sociale e ferrovie che possono, invece, essere utilmente sostituite con mezzi stradali tecnicamente ed economicamente più idonei. Per questo secondo gruppo di linee appare indilazionabile procedere sulla via del ridimensionamento, onde evitare dispersione di ricchezza ed attuare un principio di coordinamento.

Comprendo l'attaccamento delle popolazioni alla vecchia strada ferrata, comprendo il sentimento di accorata nostalgia che può assalirle nel pensare allo smantellamento di una linea; e dal momento che di questo si è molto parlato, consentitemi, onorevoli senatori, di parlarne anch'io e di considerare questo aspetto molto attentamente.

Debbo anzitutto fare una constatazione. In questi 4 anni io ho chiuso per mia deliberazione — dico « mia » perchè se sbaglio sbaglia il Ministro che è responsabile — un buon numero di chilometri di ferrotramvie. Qual'è stato il concetto ispiratore? Il motivo che deve guidarci prima di tutto è che ciascun cittadino, in qualunque parte del territorio nazionale risieda, ha il diritto di avere un mezzo di trasporto.

In Svezia e in Norvegia (penisole allungate come la nostra) chiamano questi servizi servizi sociali e ne fanno un bilancio a parte. È la collettività che deve assicurare a questi cittadini un mezzo di trasporto. Primo punto, quindi: non si può abolire un servizio di trasporto se si lasciano i cittadini senza un altro mezzo. Ci sono poi altri servizi, ferroviari o tranviari, che non possono essere sostituiti da servizi automobilistici, cioè quei servizi che fanno trasporti di masse in ore di punta. Non si possono sostituire; bisogna che siano mantenuti. Terzo aspetto: vi sono località dove il servizio sostitutivo stradale non può essere usato permanentemente, vale a dire le località di montagna. Cito ad esempio Roccaraso, dove in certi periodi di neve la ferrovia passa mentre la strada è bloccata. Il concetto ispiratore delle sostituzioni deve essere questo: se una sostituzione si fa, essa deve migliorare il servizio di trasporto. Se non realizza un miglioramento, la sostituzione non si fa. Resterà poi da vedere come si dovrà far fronte all'onere derivante da questi servizi.

Ho parlato prima dei provvedimenti che ho preso. Vi posso dire che le reazioni sono state notevoli, da ogni parte. Ma ho avuto la soddisfazione personale che, una volta attuate le sostituzioni regolari, con servizi bene organizzati, coloro che prima avevano protestato sono venuti a dirmi che erano soddisfatti.

Noi abbiamo una linea di condotta da seguire: il bilancio dello Stato è il bilancio del nostro Paese, non possiamo metterci in condizioni di far spendere alla collettività quello che non è necessario sia speso. Il denaro del cittadino è sacro. È un fenomeno, questo della motorizzazione, particolarmente sulle piccole distanze, che aumenta tutti i giorni; e non è un fenomeno che si possa arrestare: chi andava a piedi, trova la bicicletta, chi andava in bicicletta va in motoretta. A poco per volta, le statistiche ce lo indicano, il nostro Paese va verso una sempre più intensa motorizzazione.

Io sono perfettamente d'accordo, onorevole Genco, che non si debbano adottare provvedimenti dannosi all'economia delle varie regioni del nostro Paese, specie dell'Italia meridionale; ma vi dico francamente che i nostri sforzi devono oggi essere indirizzati al potenziamento delle grandi linee di comunicazione. Miglioramento ed ammodernamento anche delle altre, ma soprattutto potenziamento delle grandi linee di comunicazione.

La politica per il Mezzogiorno, senatore Genco, è essenzialmente una politica di comunicazioni rapide. È necessario mettere il Mezzogiorno d'Italia, attraverso le più alte velocità commerciali, in contatto con il Centro, con il Nord e con il resto d'Europa. La ricostruzione si è svolta come è stato possibile, ma le alte velocità commerciali non si possono realizzare con le rotaie esistenti: stiamo, quindi, sostituendo 7 mila chilometri di rotaie con rotaie nuove, che danno la possibilità di raggiungere i 140-160 chilometri all'ora.

Tornando ai cosiddetti rami secchi, vorrei farvi un esempio, quello della linea Amendola-

Fermo-Porto S. Giorgio. Non vi dico quel che è avvenuto quando è stata decisa la soppressione: assise di popolo, istanze di tutti i generi, di tutte le autorità, compreso l'arcivescovo di Fermo. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*). Ho risposto che sarebbe stato bene attendere prima di formulare delle proteste.

Ed infatti l'esperienza dei servizi sostitutivi di prova mi ha dato ragione. La configurazione di quella valle e l'ubicazione dei paesi situati in essa hanno assicurato il pieno successo dei servizi automobilistici. Dopo alcuni giorni di esperimento, il numero delle persone che avevano utilizzato la linea automobilistica e di quelle che si erano servite della ferrotramvia era, rispettivamente, di 5.300 e 242. Con il costo annuo per lo Stato della ferrovia si poteva abbondantemente donare un'automobile a ciascuna delle 242 persone. Io sono certo, onorevoli senatori, che chiunque di voi si trovasse al mio posto di responsabilità, riconoscerebbe che, sia pure con l'oculatezza necessaria e con la dovuta prudenza, questa è la strada sulla quale dobbiamo procedere.

In quest'ultimo periodo, si sono accese molte polemiche e si sono fatte previsioni catastrofiche da più parti, solo perchè, in base alla legge sugli oneri extra-aziendali, ho iniziato un'indagine per ogni linea attraverso gli organi ed enti interessati. Ha osservato il relatore che le Ferrovie dello Stato, per le linee con coefficiente di esercizio superiore a tre, sopportano un onere di 34 miliardi l'anno, onere che, secondo la legge citata, deve essere rimborsato dallo Stato. Si tratta, infatti, di un onere di ordine sociale, che deve essere sopportato dalla collettività e non dall'Azienda ferroviaria.

Noi siamo oggi in condizioni di poter affermare, con la dovuta serenità e con la dovuta responsabilità, al Senato, che soppressioni preconcette, soppressioni cervellotiche, non sono state mai fatte e non saranno mai fatte e che, ogni qual volta si dovrà provvedere in tal senso, sperimenteremo prima i servizi sostitutivi, interpelleremo le autorità della zona e i parlamentari, puntualizzeremo chiaramente la situazione, partendo dal principio, che io affermo e che mi pare fondamentale, che il pubblico denaro non deve essere sperperato.

In Francia, fino ad oggi, hanno soppresso 5 mila chilometri di ferrovie; altrettanto avviene in Germania: è il divenire del mondo motorizzato che si sostituisce, in certi settori, al mondo ferroviario antico.

In questo modo mi pare di aver risposto anche al senatore Cerulli Irelli, tranquillizzandolo per quanto si riferisce alla Giulianova-Teramo, per la quale cercheremo di migliorare i servizi; però tenga presente, senatore Cerulli Irelli, che l'I.N.T. non fa concorrenza alle ferrovie. L'I.N.T. si preoccupa solo di migliorare e potenziare i propri servizi in relazione alle continue richieste che pervengono. Ad ogni modo, studierò attentamente quello che lei ha denunziato, per un migliore coordinamento. E così ho risposto, mi pare, anche al senatore Genco, assicurandolo che per la linea da lui citata può stare tranquillo.

G E N C O . Grazie.

C A R E L L I . E per la Civitanova-Macerata?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Non c'è alcun pericolo.

Da alcuni oratori si è accennato alla mancata costituzione del Consiglio superiore dei trasporti. In proposito devo rammentare che, dopo la costituizone del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che ha una sezione la quale si occupa specificatamente dei trasporti, e cioè di tutti i problemi di ordine generale e particolare che riflettono questo importantissimo settore, non sussiste più alcuna ragione per dar vita ad un altro organo. Uno dei princìpi fondamentali dell'organizzazione amministrativa è appunto quello dell'economia strumentale, ed è a questo principio che noi, anche in questo caso, dobbiamo ispirarci. Il Consiglio dell'economia e del lavoro è pienamente qualificato ad occuparsi dei problemi dei trasporti.

O T T O L E N G H I . Ma per il coordinamento dei trasporti può servire il Consiglio dell'economia e del lavoro?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Sì, perchè si occupa di tutti i trasporti, aerei, di navigazione, su strada e su rotaia. (*Interruzione del senatore Molè*). Anche aerei, senatore Molè.

Il bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1959-60 presenta un *deficit* di miliardi 37,9, inferiore di 3 miliardi a quello previsto per l'esercizio 1958-59. Non ripeterò qui, analiticamente, l'esposizione degli elementi che costituiscono la spesa e l'entrata nella loro entità assoluta e nei loro risultati differenziali: non lo ritengo utile, sia perchè l'illustrazione di tali elementi è già contenuta nella nota preliminare al bilancio, sia perchè, come già ho avuto occasione di accennare all'inizio del mio dire, l'aspetto puramente finanziario del bilancio in esame non si discosta, sostanzialmente, da quello degli esercizi decorsi. Mi limiterò, quindi, a dare ragione dei fatti più importanti che sulla previsione hanno avuto un peso degno di essere rilevato e ad esprimere alcune considerazioni sui criteri che hanno presieduto alla previsione medesima.

Debbo rilevare, in primo luogo, la necessità della massima prudenza nell'erogazione della spesa e di ogni sforzo nella realizzazione dell'entrata, anche neutralizzando l'influenza negativa di eventuali fattori che potrebbero appesantire la situazione, sia nella parte attinente al personale, sia nelle spese di esercizio propriamente dette. Tra i fattori che hanno, indubbiamente, un peso preponderante sull'entità dell'entrata, dobbiamo annoverare i prodotti del traffico: in questo settore, onorevoli senatori, la ripercussione che sui trasporti (strumento particolarmente sensibile alle variazioni dell'economia generale) e sulle ferrovie italiane (in misura peraltro minore di quanto si sia verificato per le ferrovie estere) ha avuto, nel corso dell'anno 1958, la nota recessione economica, ha suggerito caute previsioni, particolarmente per quanto riguarda gli introiti del traffico merci che, più di quello dei viaggiatori, ha risentito le conseguenze di numerosi fattori negativi.

Vero è che i dati attinenti al traffico, sia viaggiatori che merci, denunciano, per i primi mesi del corrente anno, una certa tendenza al miglioramento, in coincidenza con le previsioni che, da fonti particolarmente qualificate, sono state fatte circa l'andamento dei fenomeni recessivi rispetto all'economia italiana.

Tale tendenza, però, si manifesta con una certa evidenza soltanto nel traffico viaggiatori; cosicchè per le merci è parso prudente usare la massima cautela nel formulare le previsioni, in quanto si è ancora lontani dalla possibilità di attendersi una vigorosa ripresa, pur notandosi un'attenuazione nella contrazione del traffico.

A questo punto, onorevoli colleghi, mi sembrano necessarie alcune precisazioni sulla politica tariffaria che intendiamo seguire. Ho avuto più volte occasione di porre in rilievo il modesto livello delle tariffe delle Ferrovie dello Stato, in confronto a quelle applicate negli altri Stati d'Europa. Da uno studio che ho avuto cura di far compilare circa i prevedibili risultati finanziari di una politica tariffaria che fosse basata sull'elevamento delle tariffe italiane allo stesso livello di quelle delle ferrovie dei Paesi del Mercato comune, è risultato che, pur nella diversità dei livelli e delle strutture tariffarie dei singoli Paesi e nelle differenti caratteristiche della composizione del traffico dei Paesi medesimi, il nostro bilancio ferroviario presenterebbe un avanzo di gestione di qualche decina di miliardi.

I M P E R I A L E . Ogni volta che sono state aumentate le tariffe abbiamo perduto traffico.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* La mentalità che dobbiamo combattere è quella che le ferrovie dello Stato siano un istituto di pubblica beneficenza. Non c'è infatti manifestazione in Italia, anche la più piccola, per la quale, in primo luogo, non si chiedano riduzioni ferroviarie. E le nostre tariffe sono 38 volte quelle dell'anteguerra, mentre le spese sono aumentate di 82 volte.

Ora, miracoli non è possibile farne. Ed anche in questo campo non ci si deve attestare su posizioni preconcette.

È sempre stato mio desiderio che specialmente chi lavora abbia condizioni di vita migliori: ma non possiamo non tener conto

che nel nostro Paese, in questo momento, si fuma per un miliardo e 200 milioni al giorno, si gioca un miliardo la settimana al totocalcio ... (*Commenti dalla sinistra*). Me ne rallegro; ma ogni volta che si parla di tariffe ferroviarie, sembra che un loro aumento debba sconvolgere il mondo.

G O M B I . Il bilancio si può sanare anche senza l'aumento.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Io vórrei dire che anche su questo punto non bisogna prendere una posizione in assoluto contrasto con quella che è la nostra economia, ma fino ad un certo punto. Le ferrovie francesi, tanto per darvi un esempio, volevano aumentare le tariffe: 14 per cento la seconda classe, 17 per cento la prima classe. Il Governo francese precedente a quello di De Gaulle negò il proprio benestare. Fu risposto che l'aumento delle tariffe avrebbe procurato 65 miliardi di maggiore entrata.

Il Governo De Gaulle ha dato l'autorizzazione, sottraendo 65 miliardi alla sovvenzione annua concessa dallo Stato alle ferrovie francesi. Le ferrovie hanno aumentato le tariffe rispettivamente del 14 e del 17 per cento. E se il provvedimento non porterà 65 miliardi di maggiori entrate ne porterà certo almeno 50. Non voglio paragonare la nostra economia con quella francese: ma tutte le ferrovie europee hanno, negli ultimi tempi, proceduto ad aumenti tariffari.

Riallacciandomi a quanto detto sopra sui risultati positivi di un ipotetico aumento delle tariffe ferroviarie italiane al livello di quelle europee, occorre considerare anche l'altra ipotesi, che può formularsi — se non con la stessa certezza di risultati, con notevole grado di fondatezza — e cioè l'eventualità di una contrazione del traffico in conseguenza dell'elevamento delle tariffe. È una obiezione indubbiamente grave, ma i dati che ho voluto raccogliere e l'ipotetico risultato che vi ho esposto dimostrano con chiara evidenza, onorevoli colleghi, che il punto dolente della situazione economica della nostra massima Azienda di Stato è costituito dall'esistenza di condizioni sociali ed economiche che impediscono non solo di accrescere la remunerativitá dei servizi, ma perfino di attenuare l'inadeguatezza ai costi di alcuni particolari settori di tariffa.

Nell'affermare perciò la necessità di una più snella procedura che consenta una più tempestiva manovra tariffaria — e mi auguro che, con la prossima riforma di struttura, tale obiettivo possa essere raggiunto — rilevo che il passo che può essere fatto sulla strada dei ritocchi tariffari (almeno per quanto riguarda il settore meno vulnerabile da fattori negativi, cioè il trasporto dei viaggiatori) deve necessariamente essere contenuto in misura assolutamente modesta, tenendo cioè presenti — come elemento limite — le condizioni economico-sociali cui ho testè accennato. In ogni caso saranno mantenute le agevolazioni già in vigore a favore degli operai.

Desidero, quindi, fare una precisazione sulle illazioni che, da alcune parti, sono state fatte circa il progetto di ritocco delle tariffe viaggiatori in corso di concerto con i Ministeri interessati. Si è affermato, al riguardo, che il provvedimento sarebbe una conseguenza della partecipazione del nostro Paese al Mercato comune europeo. Le considerazioni che ho testè espresse e le conclusioni che da esse possono trarsi smentiscono chiaramente queste illazioni. Il ritocco tariffario — e, data la sua modestia, non mi sembra di usare un pietoso eufemismo nel denominarlo così — è imposto soprattutto dall'aumento dei costi e anche dalla riscontrata necessità di migliorare, mediante la rettifica dei prezzi tra la 1ª e la 2ª classe, la distribuzione dei viaggiatori fra le due classi, conseguendo, così, una più razionale utilizzazione del materiale rotabile. Desidero, comunque, assicurare che ogni azione, in questo settore, sarà attentamente valutata dal Ministero, consapevole della complessità delle questioni da risolvere e dei fattori che condizionano il problema.

Sul risultato del minore *deficit* per circa tre miliardi influisce, onorevoli colleghi, una minore spesa di circa 9 miliardi nella parte ordinaria.

È con viva soddisfazione che segnalo al Senato la minore spesa di circa miliardi 5,1 per minor costo di combustibili, energia elettrica e carburante. I primi effetti dell'ammodernamento e del potenziamento dei mezzi e degli impianti dell'Azienda si concretano così, come era nelle previsioni allorchè il relativo piano fu concepito, non soltanto nel miglioramento dei servizi, con i conseguenti risultati nell'azione di acquisizione del traffico, ma anche nella possibilità di un'apprezzabile economia annua di gestione.

La spesa per il personale rappresenta, nel bilancio ferroviario, una parte veramente cospicua: nel corrente esercizio essa ammonta a miliardi 252 circa, cioè al 71,5 per cento delle spese di esercizio. Ma è da considerare che essa è produttiva, nella misura in cui l'elemento umano è necessario ed indispensabile nel muovere quel colossale meccanismo che costituisce il servizio ferroviario.

La maggiore spesa prevista, per l'esercizio in esame, in miliardi 2,7, per il personale dei servizi, è in relazione ad alcune sistemazioni contemplate dal nuovo stato giuridico, mentre quella di miliardi 5,6, per il servizio delle pensioni ed altri oneri riflessi, è da porsi essenzialmente in rapporto a provvedimenti di carattere generale.

Questo aumento della spesa per il personale, se dimostra in modo irrefutabile con quanta comprensione siano seguiti i suoi problemi, mi dà l'occasione per rivolgere sinceramente un caldo appello al personale, perchè le richieste rivolte all'Amministrazione tramite le organizzazioni sindacali siano sempre contenute nei limiti che, indubbiamente, il senso di attaccamento all'Azienda e la responsabilità del personale medesimo suggeriscono. L'obliterazione dei limiti obiettivi ed invalicabili della spesa, della struttura aziendale, della situazione obiettiva dei traffici, delle condizioni economiche generali, rischierebbe di compromettere la funzionalità dell'Azienda, ripercuotendosi sfavorevolmente, in definitiva, sul personale stesso.

Nello spirito di questi criteri è in corso di esame il problema dell'orario di lavoro, mentre è già in corso di definizione la questione concernente l'indennità di buonuscita.

Per ciò che riguarda l'utilizzazione e lo impiego del personale, l'Azienda ferroviaria applica le direttive da me impartite, le quali coincidono con le esigenze della buona amministrazione: il personale, cioè, viene utilizzato in base alla qualifica, alle attitudini, alla competenza, nei posti in cui la sua opera si rivela più utile.

Non parliamo quindi di discriminazioni. Ho la coscienza infatti di non aver mai operato discriminazioni. (*Interruzione del senatore Imperiale*).

In materia di trasferimento, viene regolarmente applicato l'articolo 46 dello stato giuridico, che assicura ogni garanzia al personale. (*Interruzione del senatore Imperiale*). Esso, come è noto, ha carattere innovativo delle norme precedentemente in vigore ed è per questo che, per la sua illustrazione ed esatta interpretazione, sono state date opportune istruzioni ai Compartimenti.

Faccio noto, inoltre, che i ricorsi presentati in materia sono stati di numero irrisorio: una decina in tutto, tutti definiti con l'intervento del Consiglio di amministrazione, presso il quale il personale è adeguatamente rappresentato. Posso concludere, quindi, che questo settore si presenta assolutamente soddisfacente.

Il nuovo statuto del dopolavoro, senatore Imperiale, è in corso di definizione; elaborato con la collaborazione di qualificati esponenti dell'organizzazione sindacale, sarà presto approvato.

La parte straordinaria dell'entrata del bilancio delle Ferrovie dello Stato si alimenta in gran parte dalla seconda *tranche* del finanziamento della prima fase del piano di potenziamento e ammodernamento della Azienda. In proposito, sono lieto di fare al Senato un'anticipazione. Riscontrato che i 125 miliardi originariamente previsti per la seconda fase non sarebbero stati sufficienti a realizzare le opere in programma, abbiamo ottenuto dal Ministro del tesoro la adesione ad elevare il finanziamento da 125 a 150 miliardi. Al più presto sottoporrò il disegno di legge al Parlamento.

Con la legge 21 marzo 1958, n. 289, la Azienda è stata autorizzata ad assumere impegni facendo ricorso al credito. Anche a questo proposito posso dare un'altra notizia confortante. Per la prima rata di 30 miliardi si è compiuta un'operazione con il Consorzio delle opere pubbliche a condizioni particolarmente favorevoli. Infatti, mentre in occasione di precedenti prestiti furono collocate sul mercato obbligazioni sulla base di 89,75 con uno scarto del 10,25 per cento, questa volta il ricavo è stato di 97, con un tasso del 5,50 per cento, ottenendo così condizioni assai più favorevoli di quelle che hanno accompagnato i prestiti precedenti.

Si è parlato di recessione. Mi sia consentito di dire che noi, nella nostra modesta ma diuturna fatica, abbiamo contribuito a che questa recessione non avesse ripercussioni gravi. Infatti, su 125 miliardi di spesa autorizzata, sono state già approvate proposte per lavori e forniture per oltre 109 miliardi, cioè l'87 per cento della spesa. Si prevede l'ultimazione delle relative opere entro il 1961, mentre, per il rinnovamento accelerato dell'armamento, di cui all'aliquota di 50 miliardi che la legge stessa prevede debba essere anticipata sui fondi di rinnovamento stanziati o da stanziare nel quinquennio 1958-59/1962-63, è stato approvato il piano generale dei lavori che comprende il rinnovamento di 1.400 chilometri su linee principali e di 450 chilometri su linee a medio traffico.

Sono noti, per averli io in precedente occasione esposti al Parlamento, i particolari concernenti i lavori e le forniture che il piano nella sua prossima fase di attuazione prevede: mi limiterò, quindi, a rammentare i più significativi lavori e forniture in programma, come il raddoppio di alcune tratte a semplice binario sulla Battipaglia-Villa San Giovanni e sulla Pisa-Genova, per circa 16 miliardi; l'elettrificazione a corrente continua a 3.000 Volt di altre linee, tra le quali la Torino-Rho per circa 9 miliardi, la Mestre-Treviso-Udine per circa 5 miliardi, la Catania-Siracusa per circa 3 miliardi; la trasformazione in corrente continua a 3.000 Volt della linea Torino-Modane per 5 miliardi; il rinnovamento di 793 chilometri di binario e di 1.400 deviatori sulla Roma-Genova-Modane per 2 miliardi e mezzo; il potenziamento di alcuni scali merci e impianti viaggiatori con i relativi piazzali, nonchè delle officine, squadre rialzo e depositi, delle apparecchiature di sicurezza, eccetera, per circa 16 miliardi; la provvista di locomotori ed elettromotrici-rimorchio per miliardi 13,5; l'adozione della trazione Diesel per i servizi di treno e di manovra per circa 15 miliardi.

Per quanto si riferisce al raddoppio della Ancona-Pescara, senatore Carelli, si cercherà di reperire i fondi occorrenti.

Il complesso delle opere e delle forniture cui ho accennato riguarda, ripeto, la prima fase di attuazione del piano; ma, a distanza di due anni dall'inizio della sua attuazione, ho voluto che il piano stesso ed i criteri che hanno presieduto alla sua elaborazione fossero sottoposti ad accurata revisione. Orbene, da questo studio è emerso che essi appaiono sostanziamente, alla luce delle esperienze acquisite nei decorsi anni, tuttora validi. Si impone, anzi, per un complesso di ragioni, tra le quali principalmente l'esigenza di assicurare un armonico sviluppo dei lavori e di evitare brusche riduzioni di commesse all'industria nazionale, la necessità di approntare i mezzi per l'attuazione della seconda fase.

Ma gli interventi a favore delle Ferrovie dello Stato non si esauriscono nei provvedimenti programmati nel piano quinquennale.

Altre leggi speciali, emanate negli ultimi anni, hanno dato la possibilità di compiere ulteriori lavori di potenziamento. Per citare soltanto i provvedimenti legislativi emanati nel decorso anno 1958, elencherò la legge 21 marzo 1958, n. 293, che ha autorizzato la spesa di 20 miliardi per opere di miglioramento, da poco tempo intraprese, della Pontebbana, da Trieste a Udine e Tarvisio; la legge n. 634, sempre del 1958, che ha autorizzato la spesa di 15 miliardi per opere attinenti a linee ferroviarie del Centro-Meridione, tra cui la costruzione di due navi traghetto per il servizio tra la Sardegna ed il Continente; il contributo per l'allestimento di altra nave-traghetto da

immettere in servizio sullo Stretto di Messina; l'elettrificazione della Pescara-Ancona, recentemente attivata, e della Sulmona-Pescara che sarà attivata nel prossimo ottobre.

Sono, infine, in corso di studio altri provvedimenti legislativi, tra cui uno per il completamento del raddoppio della Reggio Calabria-Battipaglia per circa 67 miliardi e un altro per il raddoppio e la trasformazione a corrente continua della Genova-Ventimiglia.

Il raddoppio della Reggio-Battipaglia è estremamente importante.

Basti considerare, onorevoli colleghi, qualche semplice dato statistico per rimanerne impressionati. Nel 1950, dalla Sicilia entravano in Continente 50 mila carri all'anno mentre dal Continente passavano in Sicilia 145 mila carri. Nel 1958, invece, abbiamo queste cifre: dal Continente alla Sicilia il numero dei carri è rimasto fermo intorno alle 150 mila unità, mentre dalla Sicilia ne sono entrati in Continente ben 162 mila. E a questi vanno aggiunti i vagoni viaggiatori.

Appare evidente, quindi, la necessità di incrementare anche i servizi di traghetto, il che avverrà prossimamente con la messa in esercizio della nuova nave « Reggio ».

B A R B A R O . Questo fa onore a lei, onorevole Ministro, ma conferma in pieno la bontà della nostra tesi.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Per assicurare all'Amministrazione ferroviaria un'adeguata economia, sicurezza ed economicità di approvvigionamento della energia elettrica per la trazione dei treni — con i necessari incrementi richiesti dalle nuove elettrificazioni di linee — sono state prese tempestive iniziative per sviluppare la produzione di energia delle centrali elettriche di proprietà delle Ferrovie dello Stato e delle società ed enti istituiti ai predetti fini con la partecipazione dell'Amministrazione ferroviaria.

Così sono in avanzato corso di esecuzione le opere concernenti la nuova centrale elettrica di proprietà delle Ferrovie dello Stato di Morbegno, con una spesa di 17-18 miliardi; è entrata in esercizio nel 1958 anche la seconda centrale elettrica del Consorzio elettrico del Buthier in Val d'Aosta (al quale le Ferrovie partecipano con la Nazionale Cogne e l'Azienda elettrica municipale di Torino); sono già stati appaltati i lavori, ad iniziativa del predetto Consorzio e con la partecipazione delle Ferrovie dello Stato, per la costruzione di un grande serbatoio idrico di 100 milioni di metri cubi nell'Alta Valle del Buthier; verranno potenziati gli impianti della Società « Larderello » ed è allo studio la costruzione di una nuova centrale termo-elettrica a metano o a nafta.

Per quanto riguarda la « Larderello » posso dare notizie molto importanti. La partecipazione ferroviaria è del 76,01 per cento. In sostanza, la « Larderello », che aveva avuto due anni fa una preoccupante riduzione di energia per un decremento arrivato fino al 18 per cento, non solo ha ripreso quota ma ha aumentato la produzione, di modo che quest'anno le Ferrovie dello Stato hanno potuto prendere dalla « Larderello » 240 milioni di chilowattore in più dell'anno scorso e si procede ora alacremente a nuove perforazioni.

M A R I O T T I . A che prezzo questi chilowattore?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Il prezzo della fornitura base è di lire 2,74 a chilowattora.

Le ricerche sono state estese recentemente, avvalendosi pure dei progressi tecnici, anche ad altre provincie. E proprio due mesi fa abbiamo trovato un primo importante soffione boracifero in provincia di Siena dove stiamo procedendo alla costruzione di una centrale.

In complesso, l'Amministrazione ferroviaria potrà contare annualmente su una produzione delle proprie centrali di oltre 1.000 milioni di chilowattore e sulla quota di sua pertinenza prodotta dalle centrali delle società ed enti nei quali ha una partecipazione, per 1.300 milioni di chilowattore, nonchè sulla produzione della programmata nuova centrale termo-elettrica per altri 500-600 milioni di chilowattore. Nella situazione attuale, le Ferrovie dello Stato ricavano il 74 per cento dalle proprie centrali e da quelle ove parte-

cipano, cosicchè l'energia elettrica acquistata da altre Aziende (gruppo I.R.I. o Aziende municipalizzate in grande prevalenza) è soltanto del 26 per cento.

Non ho voluto soffermarmi sui particolari dei programmi in corso di attuazione o di studio, ma ritengo di poter affermare che la elencazione di questi interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato, già deliberati o in programma, è sufficiente a giustificare ampiamente la constatazione che lo sforzo, anche nel settore ferroviario, è veramente imponente. Non desidero fare degli elogi fuori luogo. È mio dovere però rilevare che tutti i miei collaboratori, dal Direttore generale ai vice direttori, al Consiglio di amministrazione, ai funzionari delle Ferrovie dello Stato — e sono quattro anni che assisto a questo sforzo quotidiano di intelligenza, di buona volontà, di passione, di attaccamento — hanno fatto delle Ferrovie veramente una famiglia.

Possiamo affermare a questo punto che, nel quadro dei programmi generali di investimento delineati nel noto schema di sviluppo dell'economia italiana del compianto onorevole Vanoni, gli interventi per il settore ferroviario seguono un ritmo soddisfacente. Si è avuta cura, e si avrà cura, così come hanno raccomandato l'onorevole Solari ed altri oratori, di evitare, nell'azione politica generale, uno sviluppo disarmonico dei vari interventi, specialmente per quanto riguarda l'ampio settore dei trasporti terrestri, di cui, altrimenti, potrebbe essere pregiudicata la efficienza.

Considerati nel loro complesso, gli investimenti di capitali nel settore ferroviario, per l'ammodernamento ed il potenziamento del servizio, hanno raggiunto una cifra imponente: negli ultimi cinque anni sono stati assegnati fondi per oltre 500 miliardi, di cui 200 con interventi diretti del Tesoro e con autofinanziamenti.

Siamo stati, quindi, pienamente fedeli anche all'impostazione del Piano Vanoni.

Ancora devo aggiungere che questa spesa — imponente in relazione alle risorse del nostro bilancio e della nostra economia — è stata prevista e realizzata in base a piani organici, consacrati in provvedimenti legislativi, e concepiti con criteri razionali, in armonia con la politica generale del Governo per lo sviluppo dei traffici, per la valorizzazione delle zone depresse, per l'industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole. In conseguenza di queste realizzazioni, le nostre ferrovie si stanno trasformando mediante il sempre crescente impiego di treni leggeri e più veloci, mediante la modernizzazione del materiale rotabile, l'aumento delle velocità commerciali dei treni merci, lo sviluppo delle elettrificazioni: risultati, questi, che hanno ottenuto ampi riconoscimenti anche in campo internazionale.

Per quanto riguarda il Sud, stiamo sostituendo le carrozze viaggiatori, via via che ci vengono consegnate quelle di nuova costruzione. Un nuovo servizio, instaurato recentemente e che ha riscosso gran favore nel pubblico, è il servizio cuccette. Abbiamo realizzato vetture cuccette veramente moderne. Secondo le statistiche, l'occupazione di tali vetture è superiore al 90 per cento, sulle grandi distanze. Il servizio sarà ulteriormente sviluppato.

Uno degli scopi del piano di ammodernamento è, come ha efficacemente illustrato lo onorevole relatore e come io ho già avuto modo di ricordare, quello di raggiungere una maggiore produttività dell'esercizio e, conseguentemente, una riduzione dei costi; questa finalità, come ho accennato, è già in corso di realizzazione. Maggiori possibilità di sviluppo avrà, ovviamente, al termine dell'ammodernamento, questo aspetto del piano. Ma dobbiamo constatare, sin d'ora, che in linea generale la contrazione della spesa è suscettibile di essere soverchiata da sopravvenuti motivi di aggravio per altri settori, motivi di natura inderogabile, come i crescenti oneri per il personale, le spese per i rinnovamenti e quelle per interessi e ammortamenti dei mutui contratti per gli investimenti patrimoniali.

Ho già accennato, d'altra parte, ai limiti, anch'essi invalicabili, che incontra la manovra tariffaria diretta ad aumentare le entrate.

Queste considerazioni, che non appaiono suscettibili di confutazione, unite ai risultati di una ormai lunga esperienza, inducono, a mio avviso, a rivedere la nostra posizione

concettuale in materia di autosufficienza finanziaria dell'Azienda ferroviaria. È da chiedersi, cioè, se dobbiamo continuare a prospettarci la possibilità di un'autosufficienza economica dell'Azienda, o dobbiamo attestarci su posizioni più caute e più realistiche. In questo secondo caso, nessuno potrà sostenere, a mio avviso, che il *deficit* ferroviario, comune a tutte le ferrovie europee, costituisca una malattia inguaribile, dipendente da una congenita incapacità dell'esercizio ad assumere dimensioni economiche equilibrate. Dovrà, invece, porsi il quesito se il *deficit* non sia proprio un fenomeno fisiologico del servizio ferroviario, connaturato alle sue particolari caratteristiche, tra le quali, principalmente, le finalità di interesse pubblico da perseguire. Non ripeterò, qui, gli argomenti pro o contro la tesi dell'autosufficienza economica delle aziende pubbliche di trasporti; in linea teorica, è da riconoscere che il problema offre la possibilità di una soluzione favorevole alla tesi dell'autosufficienza.

Mi preme rilevare, invece, che, sotto il profilo pratico, una lezione dobbiamo trarre, nell'attuale fase, dall'incontenibile realtà caratterizzata da una differenza assai sensibile fra i costi del servizio e le tariffe, le quali non sono e — quel che è più grave — non possono essere adeguatamente remunerative. Conseguentemente, viene ad attenuarsi l'importanza del significato che, in termini di economia pura, il *deficit* può avere. Il servizio ferroviario, in altre parole, tende ad assumere, in presenza delle accennate condizioni, la fisionomia di un servizio pubblico diretto necessariamente al soddisfacimento delle esigenze della collettività. Nei riguardi di esso, quindi, come fenomeno preminentemente sociale, il significato del risultato finanziario non può esprimersi in termini di tornaconto aziendale o di pareggio: esso deve, invece, considerarsi soddisfacente quando il suo risultato si identifica con quello della buona amministrazione, e, particolarmente, della migliore amministrazione realizzabile nelle condizioni attuali.

Questa conclusione trae rilievo dalle insopprimibili caratteristiche ed esigenze economiche e sociali del nostro Paese, ed io sono convinto che sarebbe gravissimo errore non tenerne conto e mascherarla con prospettive illusorie.

Potrebbe, da taluno, essere rilevata una certa contraddizione tra queste precisazioni e l'azione da noi tenacemente perseguita per il rimborso degli oneri extra-aziendali. Al riguardo debbo chiarire che le considerazioni da me espresse vanno riferite, evidentemente, a condizioni generali, economiche e sociali; mentre gli oneri extra-aziendali traggono origine da ragioni specifiche di aggravio del bilancio di esercizio. Pertanto, è da confermare la giustezza del principio del rimborso che conferma, altresì, la sua natura di necessario e utile strumento di chiarezza. Anche quest'anno il rimborso si ripercuote, in bilancio, nella misura forfetaria di miliardi 55: nei prossimi giorni, peraltro, sarà emanato il provvedimento per la determinazione dei criteri da seguire, in via permanente, per l'individuazione analitica degli oneri stessi; e questo provvedimento costituirà un elemento decisivo per valutare le risultanze del bilancio aziendale nella loro reale consistenza.

Ovviamente, le considerazioni che ho sopra espresse rendono ancora maggiormente impegnativo il nostro dovere di tendere, con tutte le energie, al contenimento della spesa; anzi, esse ribadiscono una direttiva di politica economica che viene ad assumere, perciò, un nuovo rilievo: quella, cioè, della necessità di determinare il limite al di là del quale cessa di esistere l'interesse generale. In altre parole, occorre determinare quali servizi e quali impianti debba esercitare la ferrovia e quali altri, invece, occorra abbandonare agli altri mezzi di trasporto. Il problema, quindi, si riallaccia al ridimensionamento della rete che, finora, è stato attuato in misura men che modesta, specialmente se confrontiamo i risultati della nostra azione con quanto è stato fatto dalle altre ferrovie europee.

Le condizioni geografiche ed economiche del nostro Paese escludono certamente, nel modo più assoluto, la possibilità di svolgere un'azione radicale; ma ritengo che, ove sia constatata l'inesistenza di ogni esigenza di ordine sociale, si possa procedere, pur con ogni cautela e moderazione, sulla via del ridimensionamento.

Onorevoli colleghi, alla fine della mia esposizione, desidero rinnovare il ringraziamento a voi tutti per l'attenzione con cui avete seguito il mio dire, per l'appassionata partecipazione ai nostri problemi, per gli acuti e costruttivi interventi nella discussione. Nel quadro delle direttive che ho esposte, l'azione del Governo sarà proseguita con il massimo impegno al fine di assicurare il più armonico sviluppo dei mezzi di trasporto, il loro potenziamento e l'adeguamento di essi alle sempre crescenti esigenze del Paese, l'equo componimento dei diversi interessi che attorno al crescente sviluppo delle attività di trasporto sorgono.

Mi auguro che, con la valida collaborazione del personale addetto al settore, con la comprensione e l'ausilio delle categorie economiche interessate e con le sagge direttive del Parlamento, le vostre e le mie fatiche possano essere coronate dal successo, nel superiore interesse del Paese. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo è quello dei senatori Solari, Barbareschi, Caleffi e Tibaldi.

C O R B E L L I N I . La Commissione crede di consigliarne al Governo l'accettazione come raccomandazione, soprattutto per quanto riguarda il punto che concerne lo studio di un piano di investimenti.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Ho già risposto in linea di massima al senatore Solari, che ringrazio per aver sollevato la questione. Egli mi deve consentire però di osservare, soprattutto per quanto riguarda i termini, che non si tratta di un problema solo del mio Ministero, ma di un problema di vastità notevole. La politica dei trasporti ha potuto essere attuata in base a piani poliennali razionalmente concepiti e coordinati tra loro soltanto nel periodo più recente, vale a dire dopo il periodo della ricostruzione. Questi piani sono stati concepiti e predisposti sulla base delle esigenze del Paese obiettivamente accertate e rilevate, nonchè dell'indirizzo generale della nostra politica economica, e sono stati tradotti in provvedimenti legislativi. Per quanto si riferisce al coordinamento tra le spese del settore trasporti e le spese di altri settori, ritengo che si tratti di un problema che riguarda l'intera economia nazionale e, quindi, deve essere esaminato in sede di discussione del bilancio generale dello Stato. Poichè il senatore Solari, con la chiarezza che lo distingue, l'ha posto in termini veramente apprezzabili, lo pregherei di rinnovare il suo intervento in sede di discussione del bilancio generale dello Stato.

P R E S I D E N T E . Senatore Solari, mantiene l'ordine del giorno?

S O L A R I . Non chiedo la votazione e non posso neppure dichiararmi del tutto insoddisfatto della risposta che mi hanno dato il Presidente della Commissione e l'onorevole Ministro.

Sono perfettamente d'accordo con loro che si tratta di un problema grosso, che investe tutto il settore dei trasporti nel nostro Paese, settore che bisogna coordinare non con promesse generiche, ma con fatti definitivi. Ci vogliono evidentemente dei propositi vigorosi per raggiungere gli obiettivi che ho indicato.

Concordo con l'onorevole Ministro sull'opportunità ch'io faccia oggetto di un mio intervento, in sede di discussione del bilancio del Tesoro, questo problema che è certamente molto importante per tutta l'economia del Paese; e confido nei buoni propositi espressi dal ministro Angelini in ordine alla mia richiesta.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno dei senatori Scotti e Montagnani Marelli.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. La Commissione interministeriale per l'ammodernamento ha espresso parere favorevole in linea generale, alla sistemazione delle vie extra urbane che servono la zona dell'Adda.

La Commissione interministeriale per l'ammodernamento di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, mentre ha espresso parere favorevole in linea generale alla siste-

mazione delle tramvie extraurbane di Milano che servono la zona dell'Adda (Cassano, Vaprio, Vimercate) ha già approvato in linea tecnica e autorizzato l'inizio dei lavori per la variante di penetrazione a Milano, che prevede l'allontanamento della tramvia dalla congestionata via Padova e il suo affiancamento, in sede propria, alla nuova via Palmanova, in modo da accelerare sensibilmente i tempi di percorrenza dell'ultimo tratto fra Cascina Gobba e Milano.

Finora, però, non è stato possibile assumere impegni finanziari essendo, come è noto, esauriti i fondi stanziati dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221. Tuttavia il Tesoro, in questi giorni, ha dato affidamento per un finanziamento di 1.600 milioni da ripartire in due esercizi, che sarà compreso in un apposito disegno di legge di prossimo esame da parte del Consiglio dei ministri.

Trovasi peraltro attualmente in esame un nuovo progetto presentato dall'A.T.M. di Milano, che presenta, rispetto a quello già esaminato, alcune varianti di tracciato.

La soluzione prospettata riguarda il tratto di penetrazione a Milano dalla località Cascina Gobba.

Nei pressi di Milano le due tramvie si fondono per raggiungere l'interno della città in una sola linea transitante nella Via Padova, via già molto congestionata per il traffico stradale che vi transita provenendo da gran parte della zona ad est di Milano. La situazione di detta via si aggrava al momento del passaggio dei convogli tramviari composti spesso anche di dieci pezzi, sicchè il traffico si svolge per una lunghezza di circa 4 Km. quasi a passo d'uomo.

Il progetto presentato per risolvere tale problema prevede, per detto tronco, lo spostamento della linea e il suo affiancamento alla nuova ampia via Palmanova, strada a doppia carreggiata destinata al traffico veloce.

Avrò nei prossimi giorni una conversazione con il professor Giacchi, Presidente dell'Azienda tramviaria di Milano, per concretare d'intesa la soluzione più conveniente nel limite consentito dal predetto finanziamento che è da ritenersi ormai assicurato.

P R E S I D E N T E . Senatore Scotti, mantiene il suo ordine del giorno?

S C O T T I . Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e non insisto per la votazione, augurandomi che questa volta alle promesse seguano subito i fatti.

P R E S I D E N T E . Segue un secondo ordine del giorno dei senatori Scotti e Montagnani Marelli.

C O R B E L L I N I . Vorrei pregare il signor Ministro, dopo le assicurazioni date, che questo problema venga esaminato sollecitamente, dinanzi a noi Senato affinchè si possa eventualmente dare la nostra approvazione.

Per la Piacenza-Lodi-Milano mi sembra che sia troppo preciso chiedere il terzo binario per aumentarne la potenzialità di trasporto; il terzo binario infatti rappresenta un provvedimento di carattere tecnico, che potrebbe venire sostituito da altri mezzi per realizzare con efficacia un traffico pendolare nelle ore di maggiore affluenza verso Milano che risponda alle richieste esigenze; ad esempio intensificando l'efficacia funzionale dei blocchi automatici che consentano anche nel doppio binario di aumentare la frequenza dei convogli. Penso per tanto che sarebbe bene usare il sistema più economico che il traffico richiede: e di decidere in modo tecnicamente rispondente alle necessità del traffico.

La soppressione dei passaggi a livello costituisce un problema di notevole rilievo del quale potremo parlare domani nella 7ª Commissione nell'ambito più ampio della discussione della legge n. 537 che stiamo esaminando con il Ministro dei lavori pubblici, relativa alla sistemazione ed all'adeguamento delle strade statali di primaria importanza in base alla quale viene prevista la soppressione di 332 passaggi a livello (di cui 172 lungo itinerari internazionali e 160 in altre strade nazionali. Questo vale naturalmente per i passaggi a livello di maggior traffico; ma dovranno prendersi anche in considerazione quelli interessanti attraversamenti su strade provinciali e comunali.

Ritengo perciò che l'ordine del giorno possa venire accolto dal Ministro e pertanto, a nome della Commissione, formulo il voto perchè la sua richiesta venga esaudita nei limiti più brevi di tempo, in relazione alle di-

sponibilità finanziarie di cui il Ministro dei trasporti può disporre per contribuire con gli enti locali alla rapida soluzione di tale importante problema.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Il percorso Piacenza-Milano, pur con le sue attuali attrezzature, è ancora sufficiente per la potenzialità del traffico, e presenta dei margini rispetto all'andamento della circolazione. Qualche difficoltà può verificarsi, e si verifica, in periodi di punta, nelle giornate di massimo traffico; ma per ovviarvi sono stati già previsti finanziamenti, nell'ambito della prima fase del piano quinquennale, per l'impianto di blocchi automatici e la sistemazione delle stazioni intermedie con moderni apparati centrali elettrici per la rapida manovra di scambio e di segnalazione.

Tali provvedimenti, che verranno affrontati nei prossimi due anni, porteranno la potenzialità della linea ad un livello notevolmente più elevato dell'attuale. Non esiste, per ora, un progetto di impianto del terzo binario, che richiederebbe una spesa di 18 miliardi, esclusa la spesa del ponte sul Po, che non sarebbe giustificata dalle obbiettive esigenze del tronco in esame.

Per quanto riguarda la richiesta di eliminazione dei passaggi a livello su strade di pubblico traffico che interessano il tronco Piacenza-Milano (40 passaggi a livello su 71 chilometri) è da rilevare che i provvedimenti relativi sono di competenza degli enti proprietari delle strade. Il Ministero dei trasporti non può che confermare l'effettiva necessità di radicali interventi in proposito e per suo conto contribuirà, come sempre, alla spesa all'uopo corrente, in relazione alle economie e ai vantaggi che deriveranno all'esercizio ferroviario dall'eliminazione degli attraversamenti. Accorderà anche facilitazioni sul rimborso degli oneri che conseguirebbero all'esercizio ferroviario dai lavori relativi alle opere di sostituzione degli attraversamenti, e provvederà inoltre ad adottare dispositivi di sicurezza perfezionati, là dove è possibile, l'automazione per quei passaggi a livello che non potranno essere eliminati.

In tale quadro sarebbe estremamente auspicabile una concreta collaborazione degli Enti locali.

P R E S I D E N T E . Senatore Scotti, mantiene l'ordine del giorno?

S C O T T I . Ringrazio il collega Corbellini per le dichiarazioni sul primo ordine del giorno, circa l'ammodernamento delle linee dell'Adda. Mi lasciano invece molto perplesso le sue dichiarazioni e quelle dell'onorevole Ministro a proposito della collocazione di un terzo binario sul tronco Piacenza-Lodi-Milano. La competenza del senatore Corbellini in materia supera tuttavia di gran lunga la mia. Tornerò sull'argomento in altra sede, perchè tutti gli Enti locali da me richiamati ritengono il terzo binario indispensabile.

Per quanto riguarda i passaggi a livello non ho compreso bene le dichiarazioni del Ministro.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Le strade statali, su quel tronco, non hanno attraversamenti a livello; ne hanno soltanto le strade provinciali e comunali. I Comuni e le Provincie che vogliano sopprimere i passaggi a livello devono prendere l'iniziativa e contribuire per la loro parte.

C O R B E L L I N I . Il comune Prignana ha avuto 42 milioni dal Ministero dei trasporti per un cavalcavia, a cui provvederà però automaticamente. A questo principio dobbiamo tenere perchè è quello giusto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Ottolenghi.

C O R B E L L I N I . Il problema sollevato da quest'ordine del giorno è importante non solo sotto il profilo del finanziamento, ma anche nel quadro della politica ferroviaria generale. Pertanto la commissione si rimette alle decisioni che a tale riguardo vorrà prendere il Ministro.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Sulla linea Parma-La Spezia sono stati di recente intrapresi lavori (dell'importo di un miliardo di lire) per l'impianto del blocco elettrico, per la sistemazione dei piazzali e la realizzazione degli apparati centrali elettrici in tutte le stazioni intermedie.

Questi provvedimenti porteranno la linea ad un livello di potenzialità e di sicurezza sensibilmente superiore a quello in atto, tale da soddisfare alle esigenze del traffico presente e a quelle di un immediato avvenire.

Non sembra quindi, almeno per ora, giustificata l'estensione a tutta la linea del doppio binario (già esistente sul tratto più acclive Borgo Val di Taro-Pontremoli e, cioè, per 18 chilometri, su una lunghezza complessiva di chilometri 120), provvedimento che comporterebbe una spesa di almeno 20 miliardi di lire.

A questo punto debbo fare un'osservazione che dovrei ripetere parecchie volte. In passato si è ritenuto che la possibilità di esercizio delle ferrovie, fosse in ogni caso strettamente legata al doppio binario; ed effettivamente era così quando il progresso tecnico nei settori del blocco, della segnalazione e della automaticità degli scambi non aveva raggiunto la perfezione attuale.

Ma, con i nuovi sistemi si può ottenere che la potenzialità di esercizio delle linee ad un solo binario sia aumentata, in media, del 30 per cento. Cioè, con questi impianti si ha un 30 per cento di maggior sicurezza e di maggior possibilità di esercizio.

Con l'orario entrato in vigore il 31 maggio u. s. è stata istituita, per l'alta stagione estiva, un nuova coppia di treni con mezzi leggeri fra Verona e Viareggio (denominata « Freccia della Versilia »), in partenza da Verona alle ore 7,06 con arrivo a Parma alle ore 9,18 e ritorno da Parma alle ore 20,55, con arrivo a Verona alle ore 23,03; treni in coincidenza, a Verona, con il 61 e il 68 (Brennero Express) e con servizi quindi utili anche per le relazioni con la Germania e il Belgio. La « Freccia della Versilia » trova a S. Stefano di Magra appositi treni elettromotrici coincidenti da e per La Spezia.

Sul gruppo di linee citate si sta dando sviluppo ai servizi con mezzi leggeri.

Sulla Brescia-Parma, oltre la nuova coppia effettuata in più durante l'orario scorso, è stata sostituita dal 31 maggio u.s. un'altra coppia di treni a vapore, per cui, attualmente, si effettuano ancora con trazione a vapore soltanto due coppie di treni, non sostituibili con mezzi leggeri a causa della loro frequentazione e del necessario trasporto di merci a resa accelerata.

Analogamente può dirsi della Verona-Modena, mentre, sulla Mantova Monselice, i treni sono già tutti effettuati con automotrici, eccetto una sola coppia tra Legnano e Monselice.

Ulteriori miglioramenti saranno disposti in relazione alle future disponibilità dei mezzi leggeri ed alle effettive esigenze del traffico.

Si fa presente che il mezzo giuridico previsto dalla legge per il trasferimento di linee in concessione nella rete ferroviaria dello Stato sarebbe quello del riscatto, anzichè quello della revoca, per la quale, nella fattispecie, non ricorrono i motivi.

Qualora i motivi per i quali si richiede l'inserimento della linea Parma-Suzzara nella rete statale siano da ricercare nelle attuali condizioni di esercizio, si fa presente che con decreto ministeriale 5 maggio 1958, numero 1785, è stato approvato il piano di ammodernamento della ferrovia, con una spesa di 359 milioni, di cui metà a carico dello Stato e metà a carico del concessionario.

Tenuto conto delle previste condizioni deficitarie dell'esercizio, pur dopo l'esecuzione dei lavori di ammodernamento, la sovvenzione è stata elevata, con legge 7 marzo 1958, n. 337, a lire 1.647.600 a chilometro in corso di esecuzione dei lavori ed a lire 1.569.470 a chilometro per il periodo successivo.

Con i provvedimenti di cui sopra l'esercizio della ferrovia dovrebbe migliorare notevolmente.

Qualora, peraltro, sussistano particolari motivi per l'inserimento della linea nella rete statale potrà essere posta allo studio la questione del riscatto della linea stessa.

P R E S I D E N T E . Senatore Ottolenghi, mantiene il suo ordine del giorno?

O T T O L E N G H I . Signor Presidente, onorevole Ministro, preferisco dichiararmi soddisfatto e rinunciare a chiedere un voto sull'ordine del giorno. Certamente il Governo non ha ancora risolto il problema di fondo; ma riconosco che si sono posti rimedi a molti inconvenienti. Lo stesso Presidente della Commissione ha riconosciuto che il problema,

posto con l'ordine del giorno, è veramente imponente e non potevo pretendere che il Ministro risolvesse con una semplice risposta un problema di questo genere. Mi basta che si sia preso atto dell'imponenza di esso, dell'urgenza di studiarne i rimedi, e che ci sia anche il proposito di migliorare sempre più le comunicazioni.

In particolare per quel che riguarda la linea Parma-La Spezia posso riconoscere che per il momento il raddoppio del binario non presenta particolare urgenza. Tale raddoppio diventerebbe urgente in funzione del miglioramento dei servizi Parma-Verona-Brennero, cioè di quella comunicazione direttissima tra il Brennero ed il mar Tirreno che io auspico.

Ma il problema di fondo che rimane insoluto è la comunicazione tra Parma e Verona. Riconosco, onorevole Ministro, che si è posto un rimedio con le automotrici dirette tra Parma e Verona, ma il problema che rimane è quello dell'ammodernamento di quelle linee che congiungono Parma con Brescia e con Verona. E per quel che riguarda in particolare la Parma-Suzzara non ho difficoltà a che si parli di riscatto anzichè di revoca; però, quando l'interesse pubblico lo esige, e quando una linea diventa veramente un inciampo al progresso e alle comunicazioni, penso che ricorra anche l'ipotesi della revoca. Comunque sia, non facciamo questioni giuridiche: la verità è che, nonostante l'ammodernamento della linea e le sovvenzioni date dallo Stato, ci troviamo sempre di fronte ad una linea secondaria, anzi secondarissima, che impone ai viaggiatori un percorso lentissimo, perchè da Parma a Suzzara occorre un'ora e un quarto; e la distanza è di quaranta chilometri! E a Suzzara bisogna cambiare treno per recarsi a Mantova e da Mantova a Verona. In conclusione, signor Ministro, non si tratta soltanto di migliorare il materiale rotabile, non si tratta di attuare qualche provvidenza per accelerare un po' i treni, bisogna radicalmente studiare i rimedi perchè il servizio tra Parma e Verona avvenga direttamente attraverso un impianto veramente moderno, anche se non rispondente ai requisiti delle grandi linee di grande comunicazione. Penso quindi, che in futuro l'attenzione del Ministero debba fermarsi su questo argomento. Ringrazio delle assicurazioni che mi sono state date, prego però di riesaminare il problema soprattutto agli effetti del riscatto (se non si vuole parlare di revoca) della concessione della Parma-Suzzara e di una comunicazione unica, continua e più rapida tra Parma e Verona.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Cervellati.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Ritroviamoci verso la metà di settembre, senatore Cervellati, e vedremo i risultati dell'esercizio durante l'estate. Se risulterà l'opportunità di mantenere il servizio, stia tranquillo che lo manterremo.

C E R V E L L A T I . Mi dichiaro soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno del senatore Di Prisco.

C O R B E L L I N I . La Commissione si rimette alle dichiarazioni del Governo. Soltanto desidera far presente che, come criterio fondamentale di massima, le officine ferroviarie hanno sempre eseguito lavori di riparazione del materiale e non si dedicano alla costruzione di serie di nuovo materiale, limitandosi ad eseguire dei prototipi o dei particolari essenziali da esperimentare. Non è difatti economico provvedere con adeguate installazioni di impianti a catena, a delle produzioni saltuarie, specialmente di moderni locomotori o di locomotrici a combustione interna di notevole potenza. In linea di massima le officine ferroviarie di Stato dovrebbero limitarsi a solo montaggio di elementi costruiti dall'industria specializzata e quindi non dedicarsi ad una produzione verticale di materiale ferroviario (dal prodotto grezzo di siderurgia al lavoro finito) che per esse non risulterebbe economica. Analoga direttiva viene eseguita, ad esempio, nella costituzione dei ponti metallici, od in quella della costruzione di rotaie effettuate da ditte private specializzate e che possono in tutto o in parte venire montate direttamente dalle Ferrovie dello Stato.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Effettivamente, nel passato, si sono fatte sol-

tanto riparazioni; oggi si fanno anche costruzioni nuove.

C O R B E L L I N I . È antieconomico.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Abbiamo, invece, realizzato costi anche inferiori al prezzo che paghiamo ai privati. I lavori di riparazione sono diminuiti con il diminuire delle locomotive a vapore.

C O R B E L L I N I . Non si costruiscono più, per fortuna.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Il personale disponibile c'è e occorre utilizzarlo. Le locomotive a vapore vanno in riparazione ogni 70 mila chilometri, i locomotori elettrici ogni 500 mila chilometri. Nelle nostre officine sono utilizzati, attualmente, 1.000 operai per lavori di costruzione, di ricostruzione e di miglioramento del materiale rotabile.

Mi sono fatto parte diligente nell'esaminare se i nostri costi siano convenienti nei confronti dei prezzi che noi paghiamo per le costruzioni commesse ai privati. Tale esame ha dato risultati positivi, di modo che intendiamo continuare a dar lavoro alle nostre officine. Questa è la linea di condotta dell'Amministrazione, senatore Di Prisco.

P R E S I D E N T E . Senatore Di Prisco, mantiene il suo ordine del giorno?

D I P R I S C O . Sono soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue un secondo ordine del giorno del senatore Di Prisco.

C O R B E L L I N I . La Commissione è favorevole.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Per quanto riguarda i carri frigoriferi, lo sforzo dell'Amministrazione è stato notevole. Attualmente, abbiamo circa 7 mila carri frigoriferi. Si può quindi affermare che il nostro parco è in condizioni di poter fronteggiare le richieste che ci pervengono dal settore degli ortofrutticoli, degli agrumi, eccetera.

Posso assicurare il senatore Di Prisco che, se si presenteranno nuove necessità, provvederemo a farvi fronte. Occorre, però, una certa cautela, perchè i carri frigoriferi hanno, com'è noto, una utilizzazione molto limitata nel tempo.

P R E S I D E N T E . Senatore Di Prisco, mantiene il suo ordine del giorno?

D I P R I S C O . Ringrazio l'onorevole Ministro. Desidero soltanto aggiungere che il mio ordine del giorno è stato promosso proprio da indicazioni scaturite nell'ambiente della Fiera di Verona. Per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie va rilevato, ad onore delle maestranze veronesi, che anche nelle officine di Verona sono stati trasformati dei carri ferroviari in carri frigoriferi, proprio pochi mesi fa, che non hanno nulla da invidiare a quelli che provengono da altre direzioni. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Mariotti.

C O R B E L L I N I . La Commissione si rimette al Governo.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Vorrei pregare il Senato di ascoltarmi su questa questione che è molto importante e ringrazio il senatore Mariotti che mi ha dato modo di parlarne. Il decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come le altre Amministrazioni, a riservarsi una quota del 20 per cento sulle case da cedere in proprietà al personale. Le ragioni della norma, connesse con le esigenze di servizio dell'Amministrazione, sono varie.

Un'azione particolare, però, è stata da me svolta nel settore delle case per i ferrovieri. Da un'accurata indagine, da me disposta e recentemente conclusa, è risultato che un certo quantitativo di alloggi, costruiti molti anni fa e quindi antiquati e non suscettibili di miglioramenti o riparazioni, sia dal punto di vista igienico che da quello funzionale, insi-

stono su aree — un tempo periferiche e oggi centrali — particolarmente pregiate.

In base alle risultanze dell'indagine, ho concluso che tali complessi edilizi — per il valore delle aree — avrebbero potuto essere saggiamente utilizzati per realizzare la costruzione di un ben maggior numero di alloggi, moderni ed efficienti, senza alcun onere per l'Amministrazione e con grandissimo vantaggio per il personale.

A tal fine e secondo queste direttive, sono già state condotte a termine due importanti operazioni in Roma, a S. Agnese e in Viale Regina Margherita. Tali operazioni, che si sono svolte con le dovute garanzie e secondo le prescritte procedure, hanno portato questi risultati: a S. Agnese, dove in un complesso di 60.000 metri quadrati esistevano 243 vecchi appartamenti, abbiamo realizzato fondi sufficienti per costruire 860 nuovi appartamenti, moderni, funzionali, con tutti i servizi, compresi il riscaldamento e l'ascensore. In Viale Regina Margherita, con diecimila metri quadrati, si sono realizzati due miliardi, con i quali potranno essere costruiti ben 4.900 vani al posto degli attuali 1.240.

Anche a Firenze, in Via Paisiello, è in corso un'operazione del genere.

Naturalmente, i ferrovieri che abitano questi alloggi avranno titolo di precedenza per i nuovi appartamenti che saranno costruiti.

È nei miei programmi arrivare alla costruzione di 20.000 nuovi alloggi per i ferrovieri. Ciò avverrà attraverso tre fonti di entrate: la vendita delle aree pregiate di cui ho detto; la vendita di altre aree del patrimonio ferroviario che non siano altrimenti suscettibili di utilizzazione; il ricavato del riscatto degli alloggi.

Questa è la linea di condotta che intendo seguire e questo il programma che intendo realizzare.

Per quanto riguarda i pensionati, posso assicurare al senatore Mariotti che le posizioni dei pensionati e delle vedove dei ferrovieri sono esaminate una per una e che solo in rarissimi casi essi vengono invitati a lasciare gli alloggi dell'Amministrazione: cioè, quando essi sono proprietari di un altro alloggio.

La nostra politica per la casa al ferroviere riguarda, quindi, anche queste benemerite categorie.

Concludo ringraziando il senatore Mariotti, che mi ha dato lo spunto per illustrare questo problema.

Il giorno in cui avrò potuto realizzare il mio obbiettivo, ebbene, quel giorno avrò avuto la più grande soddisfazione della mia vita.

P R E S I D E N T E . Senatore Mariotti, mantiene l'ordine del giorno.

M A R I O T T I . Prendo atto, onorevole Ministro, delle sue dichiarazioni, che per me sono un impegno che, per quanto riguarda i dipendenti delle ferrovie che abitano a Firenze a via Paisiello, essi avranno diritto di precedenza, non appena saranno costruite le nuove case.

Per quanto riguarda le vedove degli agenti morti in servizio, le sarei infinitamente grato se il loro diritto venisse codificato nei regolamenti, perchè lei capisce che questo non si può lasciare alla discrezione del Ministro o di altri. Ci deve essere una norma regolamentare, in modo che le vedove e i pensionati siano sicuri di non trovarsi senza alloggio.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Dobbiamo portare in diritto uno stato di fatto.

M A R I O T T I . Concludendo, la ringrazio per le sue dichiarazioni.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno del senatore Barbaro.

B A R B A R O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R B A R O . D'accordo con l'onorevole Genco, che ringrazio pubblicamente per quanto ha detto a favore della mia tesi su quello che per me è il più importante problema ferroviario italiano, aggiungo un emendamento nell'ultimo comma dell'ordine del giorno. Dopo le parole « impegna ancora una volta il Governo » aggiungo le altre: « oltre che a

consentire la deviazione facoltativa verso la jonica-adriatica, per i viaggiatori, che dal sud vadano al nord per Bologna ed oltre, o viceversa ». L'ordine del giorno continua poi con le parole « a realizzare... ».

C O R B E L L I N I . Si tratta di un problema generale di istradamento del traffico dal sud verso il nord della Penisola. Penso si sia già fatto oggi un primo passo notevole dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Infatti la motorizzazione, la dieselizzazione delle linee già aumenta la loro potenzialità di traffico. La lunghezza virtuale del percorso tra Reggio Calabria e il Brennero venne determinata dal sottoscritto, nel lontano 1935: la via virtuale più breve risulta quella Taranto-Brindisi. (*Interruzione del senatore Barbaro*) Consultate il libro sulle lunghezze virtuali delle ferrovie dello Stato compilato in quell'epoca secondo gli elementi da me determinati e pubblicati anche in sede accademica. Quando avrete fatto le somme delle distanze virtuali parziali dei singoli tratti ne discuteremo se volete in sede tecnica e scientifica. Le differenze tra il percorso adriatico e quello tirrenico sono a favore di pochi chilometri per la linea adriatica.

In ogni modo, su questo argomento mi rimetto al parere del Governo.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Sapete anche voi come me che ormai il problema dell'elettrificazione nel vecchio senso della parola è pressochè superato. Con il sistema Diesel, elettrico o idraulico, praticamente si ottengono gli stessi risultati: è la macchina la quale sviluppa da se stessa l'energia invece di prenderla dalla linea aerea; e sono uguali le possibilità di trazione e di velocità. È naturale che l'elettrificazione deve essere congiunta laddove è stata iniziata (vedi ad esempio la Ancona-Pescara, come pure la Mestre-Cervignana-Trieste).

Ho avuto recentemente il piacere di fare un esperimento su una nuova locomotiva Diesel elettrica, la più bella locomotiva elettrica europea; siamo andati in un'ora e 45 minuti da Roma a Napoli. Ripeto che l'elettrificazione sarà completata laddove è stata iniziata, ma che dobbiamo rivolgerci ormai verso la dieselizzazione. Ecco perchè quando le altre cento locomotive Diesel saranno consegnate, verranno adibite alle linee dell'Italia meridionale. Con tali tipi di locomotive sostituiremo anche quelle a vapore attualmente in uso per le manovre in stazione. Venti locomotive sono già entrate in servizio; le altre cento cominceranno ad entrare in servizio nella primavera dell'anno prossimo e lo saranno tutte entro la primavera del 1961.

Non va dimenticato che per potenziare le stazioni, rinnovare l'armamento, istituire nuovi posti di movimento e di incrocio sono già stati spesi, senatore Barbaro, 16 miliardi, da sommare ai 18 per le locomotive Diesel e per il deposito Taranto. Non vengono quindi ritenuti urgenti per il momento le elettrificazioni e il raddoppio da lei richiesti che comporterebbero un'ulteriore spesa di circa 100 miliardi, per il momento non disponibili.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, faccio presente che le autovetture che transitano attraverso lo Stretto nella direzione Messina-Reggio Calabria marittima (in media una trentina al giorno) trovano posto senza difficoltà sul ponte di coperta delle navi traghetto. D'altra parte, le due navi attrezzate con ponte superiore per il trasporto di autovetture, « Cariddi » e « Scilla », data la loro maggiore capacità, vengono necessariamente utilizzate sulla Messina-Villa S. Giovanni, dove le esigenze del traffico sia viaggiatori che merci sono maggiori. In definitiva, la costruzione a Reggio Calabria marittima di rampe di accesso ai ponti superiori delle navi traghetto non è attuale.

Fin dal 1899, anno in cui la ex « Rete Mediterranea » attuò il servizio delle navi traghetto, venne stabilito che il tratto di mare tra Reggio Calabria marittima e Messina marittima dovesse considerarsi, agli effetti della tassazione, quale tronco di ferrovia con distanza virtuale di 15 chilometri, in luogo di quella reale di 12,980, e ciò in considerazione delle particolari condizioni di esercizio del tratto stesso. È noto che i piroscafi in genere e le navi traghetto in particolare non compiono nei loro tragitti linee rette, ma sono costretti a spostarsi dalla via più breve. (*Vivaci proteste del senatore Barbaro*). Lei mi deve

dimostrare che non è vero quello che constatiamo tutti i giorni, regolarmente registrato nei libri di bordo.

B A R B A R O . È assurdo! Perchè non si fa altrettanto sulla Villa S. Giovanni-Messina?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Non si fa a causa della diversità delle correnti.

B A R B A R O . Le correnti sono maggiori nel punto più stretto, onorevole Ministro. (*Richiami del Presidente*).

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Ritengo che questa distanza virtuale debba continuare ad essere applicata. Non posso sovvertire un criterio che dura da tanti anni solo perchè lei non ne è soddisfatto. Se sapesse che cosa ci costa il traghetto, non insisterebbe.

Il tratto di linea Villa S. Giovanni-Reggio Calabria, con le sue attuali attrezzature, può assorbire un movimento giornaliero di treni sensibilmente superiore alle attuali occorrenze. Tuttavia, nel programma tecnico di sistemazione generale della linea Tirrenica, è stato previsto il raddoppio anche del tronco in questione.

Si è ritenuto di dovere dare la precedenza al completamento del doppio binario sui tronchi a nord di Villa S. Giovanni. Dove la circolazione si svolge con maggiore intensità e quindi con più difficoltà specie nei periodi stagionali di più intenso traffico da e per la Sicilia. D'altra parte il potenziamento della linea Tirrenica a nord di Villa S. Giovanni risulterà particolarmente utile anche per il centro di Reggio Calabria nelle sue relazioni con le regioni centro settentrionali.

Il raddoppio fra Villa S. Giovanni e Reggio Calabria, per quanto di limitata lunghezza, richiederebbe una spesa di circa 3000 milioni, spesa non compresa nel programma delle opere finanziate dalla Cassa del Mezzogiorno per 75 miliardi e che non rientra nelle disponibilità accordate dalla Cassa, dato che i ribassi d'asta ottenuti per numerosi lavori appaltati sono tutti impegnati per l'attuazione di altre opere, di cui al Programma medesimo, per le quali si sono verificati rincari.

Anche qui è questione di potenzialità. Si convinca, senatore Barbaro, che se lei ha preoccupazioni, ne abbiamo anche noi. Non facciamo i collezionisti di francobolli, facciamo i trasportatori di merci e di persone, e cerchiamo di farlo nel modo migliore possibile. (*Interruzione del senatore Barbaro*).

È nostro compito identificare le correnti di traffico; siamo noi che stabiliamo se le relative esigenze sono soddisfatte o no.

E dobbiamo, anche in questo, stabilire delle precedenze e delle priorità.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, mantiene i suoi ordini del giorno?

B A R B A R O . Osservo anzitutto, che è doveroso ringraziare l'onorevole Presidente della Commissione, il quale, coerente come sempre, ha confermato la bontà della mia proposta, il senatore onorevole Genco e tutti coloro che, nell'interesse delle popolazioni del versante jonico-adriatico, sostengono la mia importante tesi.

Onorevole Ministro, sono due le grandi linee italiane: la Jonica-Adriatica e la Tirrenica. Come ho già detto, tutto l'Appennino gravita verso la parte occidentale della Penisola, ciò che viceversa non avviene per la parte orientale, per cui tutte le opere ferroviarie o stradali, che si fanno nei 1.400 chilometri che intercorrono tra Reggio Calabria e Ventimiglia, debbono attraversare — voglia o non voglia la Direzione generale delle ferrovie — le pendici dell'Appennino. Per questo si fanno linee di montagna sul mare, mentre non si considera, che la Jonica-Adriatica è una linea del tutto pianeggiante, di altimetria costante, e che, come ho sempre detto, gira intorno all'Appennino o prende in giro l'Appennino, se vogliamo usare scherzosamente questa espressione, senza mai attraversarlo.

Onorevole Ministro, si tratta in sostanza di chiudere il circuito (ed io non le chiedo di farlo in un esercizio o due, ma le chiedo che sia fatto comunque) Bologna-Bari-Reggio-Napoli-Roma-Bologna. L'idea dell'anello ferroviario di circolazione rotatoria non è soltan-

to mia, ma è anche dell'illustre Presidente della 7ª Commissione, onorevole senatore Corbellini, che ritengo sia tra i più grandi ingegneri ferroviari non soltanto italiani ma addirittura del mondo.

Allora, se è vero che i Diesel possono sostituire l'elettrificazione, perchè quest'ultima è stata realizzata sulle grandi linee trasversali della Pianura Padana, onorevole Ministro? Se l'avete fatta nelle grandi linee della Pianura Padana, bisogna realizzarla anche per completare il circuito di cui parlavo prima; e per far questo sarà necessario elettrificare soltanto 500 chilometri, in quanto la rete ferroviaria elettrica arriverà fino a Bari, a Brindisi e a Lecce.

Ammiro il programma già realizzato per il potenziamento della linea, ma penso che la soluzione dei locomotori Diesel sia una soluzione temporanea, transitoria, in quanto la meta ultima deve essere quella dell'elettrificazione per collegare seriamente, come osservava anche l'illustre onorevole relatore, il cuore del Mediterraneo al nord d'Italia e al centro ed al nord d'Europa!

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, onorevole Ministro, mi permetto di osservare che sulla questione del raddoppio della linea Villa San Giovanni-Reggio Calabria non c'è da discutere, anche perchè è stato promesso varie volte nei due rami del Parlamento. Ripeto, si tratta di 9 chilometri tutti allo scoperto, senza gallerie e con tre ponti soltanto, il cui raddoppio verrà a costare meno di 3 miliardi di lire: i conti li sappiamo fare anche noi che apparteniamo a famiglie di tecnici, i quali hanno dedicato la vita a questi studi veramente fecondi, oltre che molto interessanti!

Non fare il raddoppio su quest'ultimo tratto, che fa parte di quel tale parco unico ferroviario e marittimo che interessa Reggio, Messina e Villa San Giovanni, mi pare che sia veramente un gravissimo errore! Là c'è una saracinesca, per dir così, dove bisogna potere dividere il traffico a seconda delle necessità. Se si ritiene di istradarlo in parte verso la Tirrenica, si utilizzi la Tirrenica, altrimenti si utilizzi la Jonico-Adriatica. Ma occorre che tutta la rete sia raddoppiata ed elettrificata.

Per quanto riguarda il pontile, onorevole Ministro, ella che è così coraggioso, si ferma di fronte ad un pontile? Costruire un'autostrada di 1.400 chilometri e poi non fare il pontile, non mi sembra affatto logico!

E vengo all'ultima parte dell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, la prego di non dare al suo intervento l'impostazione di una replica.

B A R B A R O . Signor Presidente, non posso ammettere che il Ministero dei trasporti, che abbiamo sempre elogiato, si fermi a questo errore determinato da un fatto privatistico. Quando le linee, che erano in mano di società private, arrivarono sullo Stretto, vollero speculare facendo considerare per 15 chilometri quello che è 12. Io, per una questione di rispetto verso l'onorevole Ministro, non ho voluto leggere la risposta, perchè la ritengo, per usare una espressione eufemistica, molto strana! In una precedente risposta mi si disse che, arrivati allo Stretto, si sentì la necessità di domandare ad una ditta di trasporti francesi, quale fosse la distanza tra i due porti italiani, quello di Reggio e di Messina. Ma abbiamo bisogno noi di domandare ad una ditta francese la distanza dei nostri porti più noti?

È chiaro che, se a Reggio si altera il chilometraggio, bisognerà alterarlo dappertutto, perchè le navi devono fare dovunque qualche chilometro in più per le manovre nei porti. Non esiste in nessuna linea italiana un chilometraggio virtuale che, mi dispiace per quelli che sono studiosi in materia di trasporti, non ha alcun significato logico. Io spero che questo marchiano errore si voglia correggere, riportandoci a quello che dicono le carte nautiche e altresì quelle dello Stato Maggiore, facendo doveroso omaggio alla verità geografica, che mi pare nessuna assemblea del mondo possa non rispettare.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro s'intende che lei con queste raccomandazioni rivolte all'onorevole Ministro rinuncia alla votazione dell'ordine del giorno.

BARBARO. Ma vorrei che per quanto riguarda il chilometraggio falsato, inesatto, e quindi errato, il Governo si impegnasse in maniera concreta e risolutiva!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Il Governo s'impegna a studiare il problema.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Monni e Azara.

CORBELLINI. La Commissione si rimette al Governo, perchè si tratta di ammodernamento di impianti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Il problema della sistemazione della viabilità ordinaria di Olbia, in corrispondenza agli impianti ferroviari, ha formato oggetto, negli scorsi anni, di esame da parte del Comune di Olbia, del Ministero dei lavori pubblici, dell'A.N.A.S. e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Da tale esame è risultato che la soluzione più conveniente ed opportuna consisterebbe nel costruire adeguate opere di attraversamento (cavalcavia). Pertanto, la questione interessa soltanto marginalmente le Ferrovie dello Stato, in quanto è di competenza degli enti preposti alla viabilità ordinaria.

Posso assicurare il senatore Monni che la Amministrazione ferroviaria contribuirà alle spese di costruzione dei nuovi cavalcavia, sempre che tali opere comportino la soppressione totale e definitiva dei passaggi a livello, in relazione alle economie ed ai vantaggi di esercizio conseguenti all'eliminazione dei passaggi a livello medesimi.

Pregherei l'onorevole Monni di ripetere questa richiesta in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, perchè in quella sede potrà avere maggiori assicurazioni.

Ad ogni modo io seguo la cosa attentamente. Collaboreremo insieme per vedere di riuscire, dato che l'aspetto tecnico del problema mi pare ormai definito.

PRESIDENTE. Senatore Monni, mantiene l'ordine del giorno?

MONNI. Dichiaro soltanto che l'ordine del giorno si proponeva di rammentare questo problema e l'impegno precedentemente preso dal Governo. Per il resto, siccome non chiedo raddoppi, lascio.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Jannuzzi ed Angelini Nicola. Avverto che, in assenza dei presentatori, questo ordine del giorno è stato fatto proprio dal senatore Genco.

CORBELLINI. La Commissione fa presente che il signor Ministro nelle sue dichiarazioni ha annunciato che è imminente un rinnovo della nota legge n. 1221. La Commissione, per suo conto, ha già davanti a sè una proposta di legge presentata dallo stesso senatore Jannuzzi per il potenziamento di questa ferrovia; proposta di legge che noi teniamo appunto in sospeso, perchè siamo in attesa della parte sostanziale di essa che riguarda le fonti per il suo finanziamento. Sentiremo dal signor Ministro se esso sarà compreso nei nuovi fondi che verranno stanziati sulla legge n. 1221, oppure se nel disegno di legge del senatore Jannuzzi dovrà farsi un apposito finanziamento. Ci rimettiamo pertanto a quanto dichiarerà l'onorevole Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Convengo nelle considerazioni espresse dal senatore Jannuzzi, concernenti il completamento della Bari-Barletta. Si tratta, peraltro, di superare il problema essenziale del finanziamento: per esso sono in corso contatti con il Ministero del tesoro, al quale ho inviato un disegno di legge predisposto dal Ministero dei trasporti. Occorre una spesa di 2.600 milioni.

Mi auguro di ottenere il benestare del Tesoro ed anzi pregherei il senatore Jannuzzi di svolgere anch'egli la sua opera al riguardo.

PRESIDENTE. Senatore Genco, è soddisfatto?

GENCO. Poichè io stamattina, in assenza del senatore Jannuzzi, ho dichiarato che facevo mio l'ordine del giorno, essendo

stato già relatore del disegno di legge per i 4 miliardi a favore di questa ferrovia, ringrazio il Ministro, segnalando al Senato che questa ferrovia interessa 6 o 7 Comuni notevoli che si chiamano Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto, trascurando le due stazioni terminali di Bari e Barletta, ed interessa una popolazione di 300 mila abitanti. La ferrovia è completa, manca il tronco di penetrazione da Bitonto a Bari per il quale occorrono questi due miliardi e mezzo ed il materiale. Sarebbe quanto meno inopportuno, per non adoperare parole grosse, lasciare incompleta questa ferrovia. All'onorevole Ministro voglio ricordare che il centro della ferrovia tra i due estremi è la città di Terlizzi, che è la città natale del suo Sottosegretario, che mi duole di vedere assente. (*Ilarità*).

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Genco ed altri.

C O R B E L L I N I . Dopo la dichiarazione del Governo, la Commissione si rimette al parere del Governo stesso.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Ho già risposto.

P R E S I D E N T E . Senatore Genco, mantiene il suo ordine del giorno?

G E N C O . Il Ministro ha già risposto nel corso del suo intervento. Io mi ritengo soddisfatto delle sue dichiarazioni. Siccome però ho chiesto un'altra cosa che è di facilissima realizzazione, vorrei pregare il Ministro di fare un semplice ordine di servizio con il quale considerare come deviazione consentita il percorso Reggio Calabria-Bologna via Taranto-Bari; di dare cioè disposizione perchè nell'elenco delle deviazioni sulle ferrovie dello Stato sia inserita questa. Se mi dà assicurazione in materia, io mi dichiaro totalmente soddisfatto.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Non posso su questa parte. Mi riservo...

G E N C O . Signor Ministro, ho l'impressione che ella sia prigioniero, come accadde qualche anno fa al mio amico Corbellini, attuale Presidente della 7ª Commissione, del complesso dei suoi funzionari delle ferrovie. Io ho chiesto al ministro Corbellini per due anni di seguito che la linea Spinazzola-Gioia, servita da automotrici, facesse servizio di 3ª classe perchè, come ho detto stamattina, ci vanno operai e studenti. Ebbene, per due anni il ministro Corbellini non ha declassato la 3ª classe su queste automotrici, perchè si opponeva un funzionario del Ministero. Lei, onorevole Ministro, non ha bisogno di richiedere il permesso a nessuno per una faccenda di così scarso conto.

C O R B E L L I N I . Era un mio collega.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie. Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti e con l'allegato elenco n. 1*).

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

R O D A , *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, 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 riscuote-

re le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (appendice n. 1).

(*È approvato*).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1959-60, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

Art. 4.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Schiavone. Ne ha facoltà.

S C H I A V O N E . La mia dichiarazione di voto è in rapporto ad una preghiera che ho rivolto in forma privata al Ministro alla fine della seduta di questa mattina. Tengo a ripetere in pubblico tale preghiera. Ho chiesto al Ministro di fare un viaggio fino alla pianura di Metaponto, che è definita una nuova California, e che purtroppo il Ministro non conosce.

Colà fu promesso che, in seguito alla riforma fondiaria, si sarebbe costruita una linea ferroviaria. La Commissione interministeriale per il nuovo piano regolatore delle ferrovie prevedeva che quella zona fosse trasformata, e prevedeva perciò anche una ferrovia. Questo settore non è di stretta competenza del Ministero dei trasporti perchè, trattandosi di nuove costruzioni, la competenza è del Ministero dei lavori pubblici. La questione riguarda tuttavia la politica dei trasporti. Con mio grande rincrescimento ho dovuto apprendere che, in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Direzione generale delle Ferrovie si dichiarò contraria a questa linea ferroviaria, donde la mia preghiera. Sono sicuro che non vi sono posizioni preconcette, e per questo è mio desiderio che il Ministro si rechi sul posto e si renda conto se aveva o no ragione la Commissione per il piano regolatore ferroviario. Oggi si obbietta che si prevede un servizio deficitario, ma io osservo che la zona non va riguardata in rapporto alle sue possibilità odierne, bensì in relazione al fatto che per il 1962 dovremmo avere 22 mila ettari di terreno irrigato. Come si fa a dire che anche allora il servizio sarà deficitario, se si pensa a tutti i prodotti ortofrutticoli che dovrebbero essere avviati verso il Mercato comune? Mi auguro che il Ministro vorrà rivedere questa posizione e che si proceda a un nuovo esame. Possibile che si spendano miliardi per potenziare le ferrovie e non si provveda dove le ferrovie mancano? Qui non si può parlare di rami secchi, perchè questo potrebbe essere un ramo vivo, qui non deve trovar posto lo *slogan*: non più nuove ferrovie.

E quando la stessa Direzione generale si prende cura di dire: badate, questa ferrovia costerà troppo, vorrei leggere il titolo vistoso del giornale che ho fra le mani, il « Corriere della Sera » del 9 gennaio corrente anno, in cui è detto: « Viaggeremo più comodi con la spesa di 110 miliardi ». Chi ha molto deve viaggiare meglio, chi non ha nulla deve seguitare a non avere nulla.

De Gasperi diceva che le opere straordinarie per il Mezzogiorno dovevano avere scopo di programmazione preindustriale; ora come si può parlare di industria in quella zona se non ci sono le comunicazioni? È un assurdo. In un Convegno recente indetto dalla Camera di commercio di Matera, quel Presidente invocava la realizzazione della ferrovia. È da domandarsi: perchè il materano non

dovrebbe avere uno sviluppo industriale? Non induce ad auspicarlo la recente scoperta di metano in quel territorio?

Auspico e prego pertanto il signor Ministro di volersi interessare personalmente del problema, avocandone a sè l'esame; infatti in proposito si sono avuti dalla stessa Direzione generale delle ferrovie due indirizzi in contraddizione tra di loro, un primo favorevole, l'altro contrario alla realizzazione di questa linea. Pertanto, nella presunzione, la più sicura, che il Ministro sarà equanime e studierà il problema, in questa presunzione do voto favorevole; se non l'avessi dovrei astenermi.

P R E S I D E N T E . Consideriamo questa perorazione così calorosa del senatore Schiavone come un'interrogazione urgentissima alla quale lei, onorevole Ministro, può rispondere.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Assicuro il senatore Schiavone che esaminerò personalmente il problema perchè le notizie che mi ha fornito sono veramente importanti e tali da doversi considerare a fondo. Sarebbe inutile, infatti, produrre ortofrutticoli, quando mancasse la possibilità di trasportarli. È un problema, questo, che va esaminato attentamente.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Annunzio di interpellanza

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

R O D A , *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere come si concili l'espressa volontà di risolvere l'annoso problema del servizio dei protesti cambiari, di fronte alla carenza legislativa che impone uno stato di disagio nell'assolvere da parte dei notai il servizio stesso. Volontà di cui si era fatto preciso interprete lo stesso Ministro di grazia e giustizia in carica nel suo discorso all'VIII Congresso nazionale del notariato in Cagliari il 23 maggio 1959. Ed in special modo l'affermazione che gli organi ministeriali hanno dovuto in qualche caso appellarsi al rispetto delle norme sempre e solo in seguito ad iniziative dei competenti archivi notarili con la segnalazione, recentemente inviata da parte della Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni alla Procura della Repubblica di Milano, per invocare sanzioni a carico di notai del solo collegio di Milano, ritenendosi eccessivo il numero dei protesti dagli stessi eseguiti, numero che è in funzione unicamente della progressiva, vertiginosa inflazione cambiaria, col conseguente vertiginoso aumento dei protesti ed il numero limitato dei pubblici ufficiali che tale delicata funzione esercitano.

Come si concili la soluzione legislativa del problema relativo agli ufficiali giudiziari cui è stata concessa la facoltà di servirsi di aiutanti con la carenza legislativa relativa alla categoria dei notai, sebbene il loro Consiglio nazionale e tutti gli organi di categoria da anni richiedessero la consacrazione legislativa di una norma caduta in desuetudine.

Come possa essere lasciato senza risposta concreta l'ordine del giorno del Consiglio nazionale del notariato che portava a conoscenza ancora una volta alle autorità il problema, affermando:

« L'eccezionale sviluppo quantitativo, che, nella moderna economia, è venuto assumendo il fenomeno della circolazione dei titoli di credito, ha reso inadeguato l'attuale sistema legislativo. Donde consegue che l'irrigidimento dei pubblici ufficiali nell'osservanza di norme cadute in desuetudine produrrebbe, come conseguenza inevitabile, la paralisi del servizio stesso. Tale situazione, infatti, è stata obiettivamente riconosciuta nel 1954, allorchè la prima circolare sul servizio dei protesti fu revocata per decisione dell'onorevole Ministro Guardasigilli del tempo, al quale anche l'Associazione bancaria ed il Ministro del tesoro prospettarono i gravi riflessi di quella iniziativa ».

Per quale ragione il Ministero, e per esso la Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni, in persona del direttore generale dottor Michele Buscaino, rompendo uno stato di trentennale quiescenza da parte del Ministero, anzichè provvedere con la presentazione di un disegno di legge di iniziativa governativa per risolvere l'annosa questione, svolse azione contro la categoria dei notai, intesa alla rigida osservanza di una norma quasi centenaria, che non potrebbe che portare alla rinuncia da parte dei notai al servizio del quale sono legalmente richiesti e che farebbe sì che i notai dovessero venir meno ad un loro preciso dovere, cui non possono sottrarsi per la loro funzione certificativa.

Per quale ragione il direttore generale dottor Michele Buscaino che si era fatto premura di chiedere costantemente per Milano, Roma e Napoli i dati statistici relativi al numero dei protesti elevati, ha ritenuto opportuno procedere unicamente contro i notai di Milano, quando i dati statistici indicano che le punte più elevate del numero dei protesti sono state registrate nelle città di Roma e di Napoli.

Per quale ragione si è violato il principio, nella interpretazione letterale di una norma desueta, che la legge è uguale per tutti, non pensando che un'azione discriminatoria, oltre che cozzare contro princìpi di etica, porterebbe a segnalare nella stessa forma e per le stesse sanzioni proposte per Milano alle Procure della Repubblica di Roma, di Napoli, di Palermo e dei capoluoghi più importanti, i pubblici ufficiali delle categorie abilitate all'accertamento del mancato pagamento di assegni e cambiali, che sono nelle identiche condizioni dei notai milanesi, cioè ad estendere l'azione sanzionatoria a tutti coloro che tale servizio per la loro funzione non possono esimersi dal prestare.

Per quale ragione si è voluto, da parte di un direttore generale, in contrasto con le affermazioni del Ministro, sollevare una grave situazione che potrebbe necessariamente portare ad un disservizio economico, cui sono legate tutte le banche italiane per la volontaria rinuncia al servizio da parte di tutta la categoria notarile, come già accadde precedentemente.

Per quale ragione, invece di procedere alla regolamentazione della fattispecie, cioè allo adeguamento delle vecchie norme alle moderne esigenze di un servizio vitale per la economia nazionale, associando in necessaria e cordiale collaborazione con tutte le banche, prime interessate in materia, le due categorie abilitate alla elevazione dei protesti cambiari, si è voluto inasprire una situazione, usando per di più un metodo discriminatorio che non può naturalmente non sfociare in un caso generale, sia per ragioni di giustizia sia perchè i privati e le banche hanno il diritto di richiedere liberamente il pubblico ufficiale che più ritengono idoneo in armonia con i loro interessi.

Per quale ragione si è parlato, da parte del Ministro, di iniziative dei competenti archivi notarili nell'azione tendente al rispetto delle norme vigenti, quando gli archivi notarili distrettuali non sono altro che uffici periferici, articolati nell'ufficio terzo della Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni e che comunque nella specie dal 1956, la Direzione generale stessa richiede agli archivi superiori delle principali città (prot. n. 237 e 247/10) gli elenchi di notai che superavano i 6.000 protesti annui e successivamente coloro che superavano i 1.500 protesti per ogni quadrimestre con l'indicazione del numero dei protesti elevati alle scadenze consuetudinali, sottoponendo a snervante lavoro gli archivi distrettuali. I dati sollecitati hanno formato oggetto poi di segnalazione alla Procura della Repubblica di Milano, come fatto oggetto di contestazione in violazione di norma.

Ciò premesso, gli interpellanti chiedono quali provvedimenti immediati voglia prendere il Governo per evitare una frattura nel normale corso dell'economia italiana (159).

NENCIONI, FRANZA

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

R O D A , *Segretario*:

Al Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere, in considerazione della totale inattività del Governo nazionale per quanto concerne le aziende zolfifere continentali a fronte delle provvidenze adottate dalla Regione siciliana, e del fatto che dalla recente accentuazione delle già notevolissime disparità è più notevolmente minacciata l'industria zolfifera dell'Irpinia, la quale lega a sè la sorte di centinaia di lavoratori della zona più depressa d'Italia, se intenda presentare al Parlamento, entro il più breve tempo, un disegno di legge che estenda alle aziende zolfifere continentali le provvidenze contenute nella legge della Regione siciliana 13 marzo 1959, n. 4 (478).

FRANZA

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se sia compatibile con la funzione di direttore generale degli affari civili e delle libere professioni, la carica di presidente retribuito della Commissione amministratrice della Cassa nazionale del notariato, ente previdenziale della categoria, non tanto per ragioni giuridiche quanto per ragioni di etica e di opportunità (479).

NENCIONI

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, per sapere se, essendo a tutti note le condizioni di disagio in cui si versa nel settore degli alloggi, non ritengano di disporre un piano organico col quale si possano eseguire costruzioni per alloggi destinati agli agenti di custodia e funzionari, in adiacenza agli istituti di pena, alleggerendo così in parte la crisi della casa e agevolando di molto le condizioni per un miglior servizio (914).

MARAZZITA

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere quale attuale destinazione viene data, dopo la messa in liquidazione dell'E.N.I.C. (Ente italiano industrie cinematografiche), ai 300 milioni annui ad esso destinati in base alla nota legge del 1946 (915).

BUSONI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quale sia il piano di sviluppo dei lavori concernenti l'acquedotto del Simbrivio, considerato che i Comuni dei Castelli romani — i quali dovrebbero beneficiare dell'apporto di acqua dell'acquedotto in parola — lamentano la assoluta insufficienza attuale del rifornimento idrico, resa ancora più grave dal continuo aumento della popolazione e dallo sviluppo delle attività agricole e industriali e constatato che i lavori per l'acquedotto si realizzano, ancora oggi, essenzialmente nella zona di captazione delle sorgenti a Vallepietra, senza che appalti di lavori lungo la linea di sviluppo dell'acquedotto siano stati indetti e definiti (916).

MAMMUCARI

Al Ministro della sanità, per conoscere quali misure sono state prese per accertare il grado di ionizzazione dell'atmosfera e quali provvedimenti sono stati preventivati e stabiliti allo scopo di tutelare la salute dei cittadini, minacciata dall'aumento della ionizzazione dell'aria (917).

MAMMUCARI

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, per sapere se è informato, e nella affermativa quali provvedimenti intenda adottare, contro il tenente ed il maresciallo dei Carabinieri che la sera del 2 giugno 1959 alle 21,45 in Castellaneta (Taranto) sospesero, senza legittimo motivo e senza preventiva contestazione, il comizio elettorale tenuto nell'interesse del Partito socialista italiano dall'avvocato Costantino Colacicco, consigliere provinciale di Bari (918).

PAPALIA

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se risponda a verità la notizia già apparsa sulla stampa, secondo cui i comuni di: Passignano sul Trasimeno, Tuoro sul Trasimeno, Castiglione del Lago, Panicale e Lisciano Niccone, verrebbero distaccati dalla circoscrizione giudiziaria di Perugia per essere aggregati a quella di Orvieto.

L'interrogante fa rilevare come l'attuazione di un simile provvedimento — a parte i notevoli disagi per le popolazioni interessate — venga a creare una evidente disarmonia tra la circoscrizione giudiziaria e quella amministrativa, in quanto i Comuni in questione appartengono alla provincia di Perugia, mentre Orvieto è compresa nella provincia di Terni.

Inoltre è anche da considerare l'attuale rapido collegamento di quelle popolazioni con Perugia, che nei confronti di Orvieto presenta invece notevoli difficoltà sia per le scomode e costose comunicazioni ferroviarie, sia per la mancanza di linee automobilistiche (919).

IORIO

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere quali ostacoli hanno finora impedito alla T.I.M.O. di allacciare direttamente il comune di Finale Emilia alla centrale telefonica di Modena, e se non creda di disporre affinchè questo importante centro della Bassa modenese vi sia rapidamente collegato, onde eliminare l'attuale disagio e le inevitabili perdite di tempo che derivano dalla necessità di far passare le comunicazioni dalla centrale posta in provincia di Ferrara (920).

GELMINI

Ai Ministri delle finanze, dell'interno e dell'industria e del commercio, per conoscere se credono legittima la circolare emanata dall'Amministrazione delle imposte di consumo di Modena, gestita dal Cav. Uff. Langione, con la quale si fa obbligo ai falegnami mobilieri che hanno necessità di trasportare temporaneamente presso lucidatori, tappezzieri, vetrai, eccetera, mobili o parte di essi, di pagare preventivamente l'imposta per quella e per tutte le parti che possono comporre la eventuale camera o tinello di cui il pezzo fa parte, e come se la merce fosse già consegnata al cliente consumatore.

L'interrogante, che considera illegittima la disposizione menzionata, nel denunciare il disagio e il danno economico a cui andranno incontro gli artigiani costretti ogni momento a ricorrere al dazio anche per lo spostamento di una semplice cornice e a sborsare in anticipo somme notevoli per merce che potrebbe non essere venduta e che comunque giace ancora presso la loro azienda, chiede un sollecito intervento che ristabilisca il rispetto della legge togliendo una grave preoccupazione ai piccoli produttori minacciati dal provvedimento (921).

GELMINI

Ai Ministri del tesoro e della difesa, per conoscere se non ritengano, per motivi di giustizia, proporre la modifica del I capoverso dell'articolo 2 del decreto presidenziale 11 gennaio 1956, n. 19, e precisamente il contenuto dell'articolo 156 del regio decreto 11 novembre 1923, da quello richiamato, affinchè agli ufficiali delle Forze armate, di qualsiasi provenienza, sia liquidata la pensione in base al grado ed agli anni di servizio effettivamente prestato (campagne di guerra comprese) onde far cessare l'attuale umiliante trattamento economico derivante dalle norme vigenti. Si esemplifica citando il fatto che gli ufficiali inferiori dei Carabinieri provenienti dai sottufficiali, sebbene con più lungo servizio, fruiscono di pensione inferiore a quella dei marescialli maggiori della stessa arma, e quindi a quella degli aiutanti di battaglia, ammessi, con la legge delega, al trattamento di quiescenza del grado IX (922).

PIASENTI, BELLISARIO

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga equo prendere iniziative per emanare norme interpretative o eventualmente predisporre un disegno di legge *ad hoc*, al fine di estendere gli effetti dell'articolo 7 della legge 15 dicembre 1955, n. 1440, anche agli insegnanti medi che ab-

biano maturato i requisiti per ottenere l'abilitazione didattica, per il decorso del quinquennio d'insegnamento, anche dopo la pubblicazione della legge ed entro l'anno scolastico 1957-58, e ciò al fine di evitare delle ingiustificate sperequazioni (923).

MARAZZITA

Ai Ministri dell'industria e del commercio e della sanità, per sapere se non ritengano di dover intervenire di autorità, ciascuno per la parte di sua competenza, presso la ditta proprietaria della cementeria sita presso la stazione ferroviaria di Borgo Val di Taro (Parma), al fine di provvedere ad eliminare, o quanto meno a ridurre a limiti sopportabili, l'inconveniente della eccessiva emissione di polvere cementizia dalla ciminiera del predetto stabilimento che, spandendosi per larga distesa d'intorno, ammorba l'aria con serio pericolo per la pubblica salute e con evidente danno delle cose che ne sono colpite, compresi gli impianti e le attrezzature della ferrovia (924).

MARCHINI CAMIA

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 11 giugno 1959

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 11 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto (531). (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (*ore 20,45*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari