SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

47ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1958

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente CESCHI,

indi del Presidente MERZAGORA

e del Vice Presidente BOSCO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 2043

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 2043

Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti 2043

Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 2043

Presentazione 2044 2055

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 » (130) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione e approvazione):

ANGELINI, *Ministro dei trasporti* . . 2055 e *passim*
BARBARO 2069, 2073
DE LUCA Luca . . . . . *Pag.* 2071
JERVOLINO, *relatore* . . . . . 2044 e *passim*
IMPERIALE 2068
PALERMO 2075
SCAPPINI 2069
TRABUCCHI 2070
VALENZI 2074

« Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 26 settembre 1958, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alla riduzione dell'imposta generale sui consumi di energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare » (141) (Discussione e approvazione con modificazioni):

BERTOLI 2077
JANNUZZI 2078

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

NATALI, *Sottosegretario di Stato per le finanze* . . . . . *Pag.* 2077, 2039
TRABUCCHI, *relatore* 2077, 2099

Interpellanze:

Annunzio 2080

Interrogazioni:

Annunzio . . . . . *Pag.* 2080

Nota preliminare al bilancio di previsione:

Trasmissione di variazioni 2044

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

RUSSO, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Crespellani per giorni 3, Florena per giorni 1, Guglielmone per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questi congedi s'intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

del senatore Boccassi:

« Disciplina della ripartizione delle somme stanziate per la pubblica assistenza generica » (179).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame ed alla deliberazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Disposizioni transitorie concernenti talune categorie del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (159), previ pareri della 4ª e della 5ª Commissione;

della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Aumento del fondo annuo fisso a carico dello Stato destinato al funzionamento e all'incremento dell'Istituto centrale del restauro » (156), previo parere della 5ª Commissione;

della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Concessione di sovvenzione straordinaria a favore dell'Opera nazionale per la protezione della maternità e dell'infanzia » (164), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente

PRESIDENTE. Comunico che valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge all'esame:

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 937, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 251 del 17 ottobre 1958, recante norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici » (177), previ pareri della 1ª,

della 5ª, della 7ª, della 8ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di trasmissione di variazioni alla Nota preliminare al bilancio di previsione

P R E S I D E N T E . Informo che il Ministro del tesoro, con lettera del 18 ottobre 1958, ha comunicato alcune variazioni all'allegato E della « Nota preliminare al bilancio di previsione » per l'esercizio finanziario 1958-59.

L'allegato anzidetto, nel nuovo testo modificato, sarà stampato e distribuito (*Documento 3-ter*).

Presentazione di disegno di legge

P R E T I , *Ministro delle finanze*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E T I , *Ministro delle finanze*. Ho lo onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Istituzione di una imposta di fabbricazione sull'olio di oliva rettificato B e vigilanza fiscale sulle raffinerie di olio di oliva, sugli stabilimenti di estrazione con solventi di olio dalle sanse di oliva e sugli stabilimenti di confezionamento degli olî di oliva commestibili » (180).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

L'onorevole Ministro ha chiesto che per questo disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

Poichè non si fanno osservazioni, tale richiesta s'intende accolta.

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 1958 al 30 giugno 1959 » (130) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

J E R V O L I N O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ho seguito con la doverosa attenzione i diversi interventi che sono stati fatti sul bilancio del Ministero dei trasporti e, se dovessi manifestare un rammarico, esso sarebbe di questo tenore: il numero limitato degli interventi su un settore così importante della vita economica del Paese e la mancanza di una vivace polemica. Anche la polemica, infatti, ha la sua importanza: è una specie di stimolo, tante volte utile a quel certo stato d'animo, che mette l'oratore in una condizione favorevole a rispondere con vivacità ma anche con maggiore impegno alle critiche fatte.

Ad ogni modo io debbo rivolgere, non per convenienza, un vivo ringraziamento a tutti quelli che hanno voluto fare oggetto di particolare attenzione il bilancio dei Trasporti. Mi sia consentito ringraziare particolarmente il senatore Solari e il senatore Picardi. Il senatore Solari, il quale ha avuto la bontà di citare parecchie volte la mia relazione scritta con apprezzamenti molto lusinghieri: il che sta a dimostrare che egli ha attentamente letto il lavoro da me redatto. Voglio anche assicurarlo che non ho prevenzione nei confronti della nazionalizzazione dei servizi pubblici, se ritenuta maggiormente utile e se la gestione relativa viene fatta con criteri veramente industriali. In altra occasione, da uomo responsabile di Governo, ho fatto dichiarazioni esplicite al riguardo: che cioè noi cattolici — educati alla scuola sociale

cristiana — non abbiamo paura della nazionalizzazione dei servizi pubblici; bisogna che essa sia attuata quando è riconosciuta indispensabile a raggiungere il maggior bene della collettività e quando può dare risultati migliori di quelli conseguiti a mezzo della gestione privata.

Se queste condizioni si verificano, noi democratici cristiani possiamo anche dare la nostra adesione a proposta consimile.

Devo ringraziare il senatore Picardi, non solo perchè è stato largo di elogi per la mia relazione ma anche perchè ha portato, nella trattazione di un problema particolare, una serena e giusta valutazione del problema generale. Di ciò desidero dargli particolare lode.

Gli onorevoli colleghi mi consentiranno di premettere, prima di entrare brevemente nel vivo della discussione, alcune dichiarazioni che mi sembrano preliminari e soprattutto necessarie.

Non è possibile rispondere alle critiche, alle richieste, alle proposte di carattere particolare — ed in questo sono pienamente d'accordo con il collega senatore Solari — non soltanto per la limitazione del tempo ma anche perchè penso che, nella discussione dei bilanci, bisogna trattare i problemi di carattere generale. Per quanto riguarda questo bilancio, a noi interessa discutere la politica dei trasporti, alla quale il Paese è particolarmente interessato.

Vi è un'altra considerazione per la quale non è possibile seguire le diverse richieste inerenti a particolari situazioni regionali; ed è che i problemi particolari sono quasi sempre in contrasto con gli interessi della collettività, la quale invoca il miglioramento ed il potenziamento dei servizi e vuole — come abbiamo sentito stamane ripetere con insistenza da tutti gli oratori — il pareggio del bilancio dell'Azienda ferroviaria.

Un'altra osservazione a me pare necessario fare. Io comprendo la critica specie se essa è costruttiva ed è stimolatrice della attività di coloro i quali sono preposti alla direzione di un determinato settore della vita nazionale. Non comprendo però perchè, nella discussione dei bilanci, noi ci dobbiamo sempre limitare ed insistere nella parte negativa e poche volte, invece, mettiamo in evidenza i buoni risultati conseguiti che costituiscono il lato positivo; ciò che dovremmo invece fare soprattutto per ragioni di giustizia. Un'Amministrazione come quella dei trasporti — che, come dimostrerò fra qualche istante, è la più importante delle aziende della vita nazionale — ha naturalmente, come si verifica in una grande industria, qualche lato oscuro; ma ha anche molte luci, che ne costituiscono il lato positivo e che noi abbiamo il dovere di apprezzare e far conoscere soprattutto per stimolare gli organi responsabili a fare più e meglio nell'avvenire prossimo.

Questa è stata la ragione per la quale ho voluto nella mia relazione richiamare i precedenti delle passate legislature. Il richiamo delle discussioni fatte sui cinque bilanci (dall'esercizio finanziario 1953-1954 a quello 1957-1958) mira proprio a questo: a mettere in evidenza quanto è stato fatto da quell'epoca ad oggi e, nello stesso tempo, a non sottovalutare le difficoltà che si sono incontrate, specialmente la mancanza dei fondi necessari per affrontare e risolvere i diversi problemi della cui bontà tutti siamo convinti.

Vi è, inoltre, un'altra osservazione da fare. Quando si trattano problemi come quelli di cui abbiamo sentito parlare nella seduta odierna (ai quali darò qualche risposta concisa lasciando all'onorevole Ministro di rispondere esaurientemente ai diversi oratori) noi ci dobbiamo spogliare della « veste politica » e dobbiamo non far prevalere le istanze delle limitate esigenze locali che purtroppo siamo costretti tante volte a portare nel Parlamento, forse non sempre convinti della loro utilità. Questo dobbiamo far per conseguire quel *bonum commune* cui devono tendere tutti i nostri sforzi. Ma noi siamo uomini politici e non lo possiamo sempre fare per motivi facilmente intuibili. Questa è la ragione per la quale nella mia relazione — rispondendo ad una richiesta che è venuta da parte di un settimanale di politica — sostengo l'impossibilità che su problemi di tale natura si possa invocare un'inchiesta parlamentare.

Nella mia relazione sostengo che gli uomini politici sono i meno idonei a poter

svolgere serenamente un'inchiesta siffatta perchè (se dovessero proporre ai due rami del Parlameno il ridimensionamento delle linee ferroviarie, la soppressione dei cosiddetti « rami secchi », l'aumento delle tariffe, il licenziamento del personale, si troverebbero in perfetto contrasto, con le richieste della popolazione che essi rappresentano al Parlamento e perderebbero il necessario favore elettorale. Questo lo possono fare lo onorevole Sturzo e l'onorevole Einaudi, i quali non rappresentano determinate circoscrizioni in Parlamento e possono con assoluta indipendenza prospettare soluzioni coraggiose anche se taluna di tali soluzioni, come ho scritto nella mia relazione, non mi sento assolutamente di poter accogliere.

Ciò premesso, mi accingerò a rispondere brevemente alle osservazioni fatte, soffermandomi particolarmente sulla politica dei trasporti, e specie sul problema più assillante: quello del disavanzo. Dico subito che io risponderò con assoluta obiettività, con la massima serenità, senza far prevalere in me quell'amore che tuttora porto al Ministero dei trasporti dove per tre anni ho avuto la fortuna di collaborare da uomo responsabile di Governo, con valorosi funzionari, in momenti estremamente difficili, molto diversi da quelli attuali.

Erano quelli i tempi nei quali — non per ripetere una frase comune — veramente tremavano le vene e i polsi agli uomini preposti alla direzione di un così difficile e delicato settore della vita nazionale.

Ma la obiettività e la serenità non dovranno impedirmi che io ricordi oggi quello che — con troppa frequenza e facilità — noi dimentichiamo: verrei meno ad un dovere di giustizia e di correttezza. Non è possibile distruggere una verità la quale — anche se venisse da noi trascurata e dimenticata — balzerebbe evidente, luminosa e da sè sarebbe la smentita più solenne delle affermazioni dei critici più accesi i quali per fortuna non sono in quest'Aula, ma numerosi svolgono i loro attacchi nell'ambiente estraneo alla vita parlamentare.

La verità è questa: la ricostruzione ferroviaria, fatta rapidamente, anche con tutti gli errori, fu ammirata non solo dagli italiani ma soprattutto dagli stranieri. In un momento estremamente delicato della vita del Paese, l'Amministrazione ferroviaria volle fare l'esposizione delle opere compiute dopo l'impressionante distruzione bellica. In quell'occasione — ero allora al Governo — sentii fare elogi che ancora oggi ci confortano; essi costituiscono motivo di orgoglio di tutti quanti i ferrovieri, dal più elevato in grado al più umile.

Il rappresentante della Russia e quello della Francia — e nomino soltanto due Nazioni completamente antitetiche — presente il Capo provvisorio dello Stato, affermarono dinnanzi ad una moltitudine di persone qualificate che, se l'Italia potè riprendere nella vita internazionale il posto che le competeva, dopo le umiliazioni subite, ciò era dovuto anche per il lavoro compiuto dalle ferrovie italiane, lavoro che ha del miracoloso.

Una tale dichiarazione — che costituisce il premio più ambito per uomini, che operarono tra difficoltà non facilmente superabili — deve essere ricordata per valutare con rigorosa obiettività il sorprendente e proficuo lavoro di quel Dicastero e specialmente dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Quando leggo parole come queste: « Quest'ultimo titolo di " oneri sociali " merita di essere considerato attentamente perchè serve ad assolvere tutti gli errori della ricostruzione ed a coprire le conseguenze della mancanza di ogni politica nell'amministrazione delle cose ferroviare », il mio animo si ribella perchè affermazioni così gravi offendono la verità e discreditano il nostro Paese. Posso convenire che nella fretta della ricostruzione furono commessi degli errori; non dobbiamo dimenticare, però, questa che è una delle più grandi benemerenze che l'Italia ha conquistato di fronte alle Nazioni del mondo in un breve volgere di tempo ed in momenti estremamente difficili.

Come ho già detto, mi fermerò su due o tre punti anche perchè, a rigore, critiche severe sull'attività del Ministero dei trasporti non sono state molto numerose nè eccessivamente severe.

L'onorevole Imperiale ha lamentato che non tutte le spese straordinarie o quelli che

noi, con linguaggio tecnico ormai entrato nell'uso, chiamiamo « oneri extra-axiendali » sono rimborsati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e ritiene che i disavanzi siano non veri perchè manca la chiarezza dei bilanci.

Pienamente d'accordo, onorevole Imperiale. È quello che con insistenza le nostre Commissioni hanno sempre sostenuto, e dobbiamo riconoscere al ministro Angelini il grande merito di essere riuscito a realizzare un voto che purtroppo era stato ripetuto per più anni dalla Camera e dal Senato, senza essere stato mai accolto.

L'onorevole Imperiale ha anche affermato che non condivide le critiche degli onorevoli Sturzo ed Einaudi, e ha lamentato la mancanza di fondi straordinari per il risanamento delle ferrovie.

Onorevole Imperiale, in quanto alle critiche, il mio pensiero è ampiamente e chiaramente espresso nella mia relazione scritta; per l'altro argomento non dimentichiamo che si tratta di possibilità. Noi non possiamo muovere l'addebito, nè al Ministro dei trasporti nè al Direttore della Azienda ferroviaria, di non aver reperito i fondi. Io credo che, se c'è un'Amministrazione che ha attinto enormemente al mercato finanziario ed ha cercato di contrarre il maggiore numero di debiti, questa è proprio l'Amministrazione ferroviaria. Se manca la possibilità economica per risolvere definitivamente tutti i complessi e non facili problemi dell'Azienda ferroviaria, dobbiamo noi parlamentari coadiuvare l'Amministrazione competente a rinvenire i mezzi necessari per attuare quel meraviglioso programma da me ricordato nella relazione. Ma, ripeto, Ministro e Direzione delle ferrovie nulla hanno trascurato — e nulla ometteranno — per portare a termine il programma ben noto.

L'onorevole Imperiale dice che il problema centrale è la necessità di maggiori stanziamenti. Come affermazione teorica, siamo tutti d'accordo. Ma tutti sappiamo che la realtà è cosa diversa dalla teoria. Dobbiamo però onestamente riconoscere che — se ci fossero maggiori stanziamenti — con questo mezzo non sarebbe risolto il problema del disavanzo. A me pare che su questo argomento sia più appropriato l'intervento — del quale dovrò parlare da qui a qualche istante — dell'onorevole Solari. Il quale, a mio credere, ha toccato il punto veramente centrale del problema e, mi sia lecito dirlo, condivide le tesi da me sostenute, che del resto sono quelle delle quali si sono fatti portatori, da tempo, il Ministro dei trasporti e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole Imperiale è contro la riduzione del personale, e ciò tanto più che in circostanze determinate si richiamano in servizio i pensionati. Io mi riservo di parlare di questo delicatissimo argomento — che tanto sta a cuore agli uomini politici per ragioni altamente umane — alla fine del mio dire, anche per non ripetermi. Soggiungo, però, che — per avere una gestione economica senza disavanzo come è da tutti invocata — bisognerebbe avere il coraggio di percorrere, realmente e seriamente, la via giusta ed attuare la « dolorosa operazione chirurgica » anche se essa non è rispondente ai desideri di molti di noi.

L'onorevole Imperiale, infine, afferma di essere contro l'eliminazione dei cosiddetti « rami secchi » specialmente nell'Italia meridionale. Comunque vuole che la gestione degli autostrasporti su strada, che sostituiscono i trasporti su rotaia, sia fatta dall'Azienda ferroviaria. Problema, anche questo, del quale l'Amministrazione si è interessata e quanto ha potuto gestire direttamente lo ha fatto. Non sempre è facile attuare ciò che l'onorevole Imperiale richiede.

L'onorevole Giraudo ha trattato un problema particolare, quello della linea « Cuneo-Ventimiglia », e ha lamentato che io non ne abbia trattato nella mia relazione. A parte la dichiarazione, già da me fatta, che non ho il dovere di interessarmi di problemi particolari (se l'avessi potuto fare, avrei esaminato tutti i problemi particolari della mia Regione e specialmente della mia Napoli, dove sono questioni urgentissime da risolvere), dichiaro esplicitamente che non mi oppongo alla richiesta fatta dal senatore Giraudo. Ritengo, però, che la previsione di spesa dei tre miliardi si riferisca alla sistemazione della linea ferroviaria sul suolo italiano, mentre la ricostruzione completa compreso il tratto sul territorio uno vol-

ta italiano ed oggi purtroppo francese, penso che richieda una spesa superiore. Non mi soffermo su di un argomento molto delicato, se cioè la ricostruzione in parola sarà gradita da altra Nazione confinante con l'Italia, la quale ha tutto l'interesse di far arrivare i suoi viaggiatori in Francia per altra strada. Comunque, sulla richiesta esprimo parere favorevole.

L'onorevole Zaccari ha trattato anch'egli un tema di natura particolare, riguardante la Ventimiglia-Genova. In merito a tale problema il Ministro darà i chiarimenti necessari: io non ho elementi per rispondere. Voglio piuttosto soffermarmi su una richiesta di carattere generale che l'onorevole Zaccari ha fatto: cioè una maggiore larghezza di concessioni da parte dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile.

Io vedo con piacere che è anche presente in aula il Sottosegretario di Stato del Ministero dei trasporti, l'onorevole Bertinelli, il quale è stato domenica scorsa con me presente a Sorrento alla chiusura dell'undicesima conferenza delle autolinee di gran turismo ed ha constatato con quanta democraticità si discutevano i problemi inerenti alle concessioni tra i richiedenti e gli uffici della Motorizzazione civile. Desidero dare atto di questa coraggiosa ed opportunissima iniziativa dovuta all'ingegner Firpo ed attuata con grande ammirazione di quanti erano presenti a quella manifestazione.

Ho avuto la fortuna di arrivare a Sorrento il giorno in cui si discuteva sulle concessioni delle autolinee della Sardegna. Dico la fortuna perchè ragioni sentimentali mi legano ancora alla Sardegna: ho istituito — da Ministro delle poste — gli impianti telefonici in ottanta Comuni di quell'isola bellissima, nella quale si ritorna sempre con immensa gioia e nostalgica passione. A parte questo, a Sorrento ho potuto constatare con quanta obiettività, con quanto senso realistico e con quanta cordialità si è discusso in quel convegno.

Il concessionario, dopo aver sentito la relazione fatta dall'Ispettore compartimentale, presentava le sue richieste, alle quali i funzionari competenti facevano seguire le risposte necessarie. Se i concessionari non erano soddisfatti, ritornavano sull'argomento, presentando nuove deduzioni. Attraverso questo sistema democratico — che realizza un vero colloquio pubblico tra privati e l'Amministrazione dello Stato — i concessionari restavano soddisfatti, anche quando il direttore generale, ingegner Firpo, era costretto ad opporre un rifiuto ad una determinata richiesta.

Ho voluto richiamare il nuovo sistema adottato, per assicurare il senatore Zaccari che — con la procedura anzidetta, la quale si svolge anche sotto il controllo del pubblico — non vi è a temere che vi saranno limitazioni nè ingiustizie per la concessione di autolinee.

Il collega senatore Solari si è particolarmente interessato dei tre argomenti principali su cui il Parlamento si deve soffermare e sui quali richiamiamo l'attenzione del Paese.

Il primo è questo: rapporti fra strada e rotaia. Questo problema — afferma l'onorevole Solari — non è stato avviato a soluzione. Io mi permetto di modificare l'affermazione dicendo che il problema non è stato « definitivamente » avviato a soluzione, così come ho scritto nella mia relazione.

Che il problema sia fortemente sentito dagli organi responsabili del Ministero e che da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e da parte della Motorizzazione civile si sia fatto tutto il possibile per eliminare i grossi inconvenienti, questo risponde a verità. Purtroppo non tutto quello che noi ci aspettavamo è stato possibile conseguire, per lo meno fino al momento attuale.

L'onorevole Solari invoca la riforma della Amministrazione ferroviaria. Siamo d'accordo: è quello che io richiedo nelle mie conclusioni, sulle quali ritornerò da qui a pochi istanti. Anche questo è un problema del quale tutti — parlamentari e studiosi — attendiamo la soluzione. Del resto lo stesso ministro onorevole Angelini, quando era Presidente della Commissione dei trasporti alla Camera, ha sempre insistito su questo argomento; e noi dobbiamo aver fiducia che egli da Ministro non dimenticherà ciò che ha sostenuto da Presidente della Commissione dei trasporti.

Il terzo argomento sul quale ha insistito l'onorevole Solari è: rinnovamento e potenziamento della rete ferroviaria.

Onorevole collega Solari, nella mia relazione — anche per rispondere ad un attacco ingiusto, da parte di un determinato giornale, affermante che l'Amministrazione delle ferrovie viva in un completo immobilismo — io ho elencato i provvedimenti, vorrei dire, massicci che sono stati attuati. Ho anche elencato le numerose ed importanti provvidenze che l'Amministrazione delle ferrovie ha già predisposte, e che speriamo di poter vedere al più presto realizzate. Certo, la difficoltà è sempre la stessa ed è quella che io ho ricordato al collega Imperiale: occorre trovare i fondi necessari per poter attuare un organico e completo programma che, se sarà al più presto realizzato, risolverà in gran parte anche il penoso problema del disavanzo.

L'onorevole Solari vuole che la gestione dei servizi automobilistici — che dovranno sostituire le linee ferroviarie da sopprimere — sia fatta dallo Stato. La richiesta è stata fatta anche dall'onorevole Imperiale. Da parte mia non ho nulla da eccepire. Non trovo nessuna difficoltà a prenderla in considerazione, facendo pieno affidamento sulla saggezza e prudenza degli uomini preposti agli uffici competenti.

L'onorevole Picardi — al quale ho già rivolto parole di ringraziamento e di ammirazione per aver saputo abilmente trattare una questione particolare inquadrandola in quella generale — invoca l'abolizione del disavanzo ma sostiene che bisogna tener conto dei problemi politici e sociali oltre che di quelli economici. Siamo d'accordo. Però bisogna avere il coraggio di soggiungere — come ho già detto — che, fino a quando questo criterio di prevalenza dei criteri politici e sociali continuerà ad essere rigorosamente rispettato, non sarà possibile assolutamente risolvere il problema economico: questa è una verità solare. Desidero, comunque, dare assicurazioni all'onorevole Picardi — che mi è parso fortemente preoccupato di vedere abolite linee ferroviarie della sua bellissima Regione — che la soppressione dei cosiddetti « rami secchi » avverrà dopo che sarà assicurato il servizio su strada, il quale dovrà soddisfare tutte le esigenze dei servizi dei trasporti. Ma desidero soprattutto tranquillizzare la sua coscienza, gravemente turbata da questo dubbio, comunicando che l'abolizione delle linee non si può fare ad arbitrio dell'Amministrazione ferroviaria. La abolizione delle linee richiede una legge speciale. Quando verranno al nostro esame proposte di legge di abolizioni di linee ferroviarie, noi parlamentari terremo presenti le ragioni economiche e nel contempo non trascureremo di tenere nella dovuta considerazione le ragioni sociali e politiche per dare il nostro voto favorevole all'abolizione o per opporci, ove mai le ragioni sociali debbano prevalere su quelle economiche.

Il senatore Barbaro ha detto che non si deve parlare di concorrenza dei trasporti su strada e rotaia: egli ritiene che tutti i trasporti abbiano una funzione insopprimibile. Ed ha aggiunto: ciò è tanto vero che, nonostante i progressi raggiunti, gli asini ed i cammelli biblici continuano ancora a camminare per le vie del mondo.

Voglio dirle, onorevole Barbaro — a parte che gli asini e i cammelli biblici, i quali non ammazzano le persone, diminuiscono — che il problema esiste e non lo possiamo ignorare. Il problema ha un'importanza notevole ed i nostri sforzi debbono mirare proprio a risolvere questo stridente contrasto. Anzi, come ho scritto nella mia relazione, dobbiamo preoccuparci non solo dei trasporti su strada e su rotaia ma anche di quelli aerei, che sono complementari dei trasporti terrestri e si sviluppano con una notevole progressione.

Ho così esaurito il mio compito per quanto concerne le obiezioni. Senonchè debbo soffermarmi più diffusamente sul problema del disavanzo, che è poi l'argomento essenziale della discussione che si fa non solo nel Parlamento ma anche nel Paese.

Mi sia consentito, però, che io parli brevemente ancora di due argomenti: cioè dell'Ente autotrasporti merci e della Circumflegrea.

Nel titolo sesto della relazione, ho trattato di alcuni enti di trasporto collaterali delle

Ferrovie dello Stato. Ritengo opportuno anche fare cenno dell'attività svolta — nel settore dell'autotrasporto merci — dall'E.A.M., che opera nella sfera di vigilanza del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile.

L'organizzazione dell'E.A.M. — anche secondo le recenti dichiarazioni del Ministro stesso nell'altro ramo del Parlamento — è tale da assicurare il pieno assolvimento dei compiti d'istituto, tra cui sono preminenti l'assistenza agli autotrasporti e la funzione statistica in tale settore.

La funzione dell'E.A.M. appare di particolare rilievo ove si tenga presente che il legislatore ha voluto disporre di un istituto di diritto pubblico in grado di rappresentare, specialmente nelle funzioni del coordinamento, non già l'interesse dei singoli operatori del settore ma l'autotrasporto di merci quale fenomeno di interesse pubblico.

Una migliore e più completa utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti dell'esistente organizzazione centrale e periferica dell'E.A.M. (al riguardo desidero porre in rilievo che il già detto ente assolve importanti funzioni delegate per conto dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile nel campo, ad esempio, della revisione delle autorizzazioni e nella tenuta del registro delle aziende di autotrasporti di cui ho fatto cenno nella relazione) può assicurare alla Pubblica Amministrazione la possibilità di svolgere tutte le funzioni in materia di autotrasporto merci, soprattutto per quanto riguarda la disciplina dell'esercizio, senza alcun onere per il bilancio dello Stato e in modo da realizzare un'effettiva unificazione dei servizi per gli autostrasporti.

Desidero anche dare, soprattutto come napoletano, un chiarimento a proposito dell'intervento fatto dall'onorevole Valenzi sulla Circomflegrea.

Anzitutto mi piace ricordare che di questo problema mi sono interessato fin dallo inizio. Io ebbi la fortuna, nel 1946, quale rappresentante del Governo, di firmare a Napoli nel palazzo della Prefettura la Convenzione tra l'Amministrazione dello Stato e l'Ente concessionario. La Convenzione in parola diede legittima soddisfazione specialmente ad un caro amico che è stato l'ideatore ed il propulsore della Circumflegrea, iniziativa questa che in quel momento non fu apprezzata nella sua importanza e di cui oggi noi tutti sentiamo l'importanza: essa sarà quanto mai utile non solo a Napoli ma a tutta la zona dei Campi flegrei. Intendo parlare del defunto e rimpianto collega Firrao, alla cui memoria mando un reverente pensiero.

Senatore Valenzi, lei sa che siamo tutti di accordo sulla necessità e sull'urgenza di completare la costruzione della ferrovia, il cui primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati, che ha importato la spesa di circa 2 miliardi, come è detto nella mia relazione) è stato ultimato, salvo per un tratto di 200 metri, interessante la polveriera militare di Piano di Quarto, per il cui trasferimento sono in corso trattative con il Ministero della difesa...

VALENZI. Sono passati quattro anni!

JERVOLINO, *relatore*. Onorevole Valenzi, purtroppo ci sono problemi che si trascinano per molto tempo non per colpa degli uomini ma per difficoltà sopraggiunte. Sono trascorsi dodici anni da che il problema fu impostato e non abbiamo potuto portarlo a termine. Speriamo che gli ulteriori sforzi che noi tutti dovremo fare al riguardo ci diano la gioia di veder realizzata al più presto e definitivamente la ferrovia in parola.

Il progetto per la costruzione del secondo gruppo di opere (armamento, completamento, elettrificazione ed impianti di blocco e segnalamento) ha già riportato il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici nel novembre del 1957.

Il disegno di legge, come è detto nella relazione, per il finanziamento del predetto gruppo di opere, comporta una spesa di circa 4 miliardi. Esso è stato già predisposto dal Ministero dei trasporti e non ha potuto avere ulteriore corso, mancando, fino ad oggi, l'assenso del Ministero del tesoro in considerazione delle attuali condizioni del bilancio statale.

Quindi il problema non solo è sentitamente avvertito da tutti noi, ma il Ministero lo

ha nella massima considerazione. Speriamo che, superate queste ultime difficoltà non di ordine burocratico ma di ordine economico, possiamo veder completate le opere, che anche all'ingegner Firpo — quale napoletano — stanno particolarmente a cuore.

VALENZI. Siamo sempre alla fase degli auguri.

JERVOLINO, *relatore*. È una realtà, non è un augurio. L'augurio è fatto semplicemente di parole mentre — nel caso in esame — sussistono anche dei fatti. Speriamo che a tali fatti se ne aggiungano degli altri, senatore Valenzi, per la realizzazione dei quali anche noi dovremo portare il contributo della nostra fattiva collaborazione.

Come ho detto più volte in questo mio intervento, il problema essenziale verso cui è polarizzata l'attenzione del Paese è quello del disavanzo dell'Azienda ferroviaria.

Io non ricorderò quale è il disavanzo delle ferrovie concesse, in quanto ne ho fatto cenno nella mia relazione; e passerò in ogni caso l'elenco all'ufficio di Segreteria del Senato perchè sia pubblicato a completamento di questo mio discorso. Penso sia opportuno farlo — come è stato rilevato anche stamane in un intervento — per dimostrare come non sia del tutto rispondente a verità l'affermazione che taluni fanno: che cioè la gestione dei trasporti da parte dei privati darebbe un disavanzo inferiore a quello che si registra oggi, perchè il servizio è gestito dall'Amministrazione dello Stato.

Mi piace a questo punto ricordare (e ciò non l'ho potuto scrivere nella mia relazione perchè in quel momento mi mancavano le notizie richieste) che recentemente, alla fine di settembre e ai primi di questo mese, a Madrid si è tenuto il XVII Congresso dell'Associazione internazionale delle ferrovie. Il problema del disavanzo — trattato, più volte, da parte della Conferenza dei ministri dei trasporti d'Europa — ha formato oggetto di attento esame di quei congressisti. Mi sia consentito ricordare le conclusioni perchè è opportuno che il Paese le conosca ed i critici « di carriera » le tengano presenti per essere più sereni nel giudicare l'Azienda delle ferrovie italiane.

La prima conclusione di quel Congresso — che può considerarsi anche una risposta più precisa alle osservazioni che stamane sono state fatte da alcuni colleghi nei loro interventi — è del seguente tenore: « La grande maggioranza delle Amministrazioni ha risposto negativamente alla richiesta di conoscere se lo stato degli impianti corrisponde al livello attuale della tecnica e ai bisogni presenti del traffico. Esiste, in generale, un notevole arretrato nel rinnovamento e nell'ammodernamento sia degli impianti fissi che del materiale rotabile ».

La seconda coclusione è la seguente: « In alcuni casi, questo arretrato può essere spiegato come conseguenza delle distruzioni della guerra e delle perturbazioni del dopoguerra. Ma la ragione principale risiede nel fatto che i prodotti del traffico delle ferrovie sono insufficienti per finanziare essi soltanto il rinnovamento e l'ammodernamento degli impianti, come l'industria in genere ha potuto e può fare attraverso l'autofinanziamento ».

La terza conclusione è questa: « Questo autofinanziamento non è possibile se non quando i prezzi di vendita coprano almeno le spese ed in queste ultime siano conglobati degli ammortamenti sufficienti, cioè degli ammortamenti calcolati in base alla durata della vita economica e non di quella tecnica e in base al valore di sostituzione.

Ora, questa condizione non è rispettata dalla maggior parte delle ferrovie. Gli ammortamenti sono insufficienti ed anche questi stessi insufficienti ammortamenti non sono coperti dagli introiti. Se gli ammortamenti sono insufficienti, ciò non dipende dal fatto che le Amministrazioni non si rendano conto delle conseguenze dannose che ne derivano. Sono, in genere, le pubbliche Autorità che esercitano una compressione sugli ammortamenti e sugli oneri del rinnovamento al fine di diminuire i disavanzi che devono essere reintegrati dallo Stato. Questa compressione spiega come la copertura dei *deficit* da parte dello Stato sia incompleta e non possa così colmare l'insufficienza delle en-

trate. Quello che lo Stato dà alle ferrovie per coprire il *deficit* è in generale " troppo per morire ma troppo poco per poter vivere ".

La riduzione operata negli ammodernamenti delle Ferrovie è tanto meno giustificata in quanto sono obbligate per legge dagli Stati a svolgere la loro attività e a trasportare. Tali obblighi, piuttosto che una riduzione, giustificherebbero un rafforzamento degli ammodernamenti industriali per assicurare la continuità dei trasporti ferroviari almeno su quelle linee che devono essere conservate e che non possono essere sostituite con altri sistemi di trasporto ».

Quarta conclusione: « Il ritardo nel rinnovamento e l'ammodernamento degli impianti rende più grave la posizione tecnica e finanziaria della ferrovia di fronte ai suoi concorrenti.

Da un lato, questa situazione impedisce l'acquisto dei mezzi che la tecnica moderna offre e il cui impiego permetterebbe di migliorare i servizi e di aumentare la produttività. Dall'altro, essa diminuisce l'attrazione per le carriere ferroviarie da parte dei giovani più qualificati. (Anche questa è una importante considerazione che tante volte a noi sfugge).

Ne risulta un aumento progressivo dei disavanzi, che a sua volta comporta una pressione crescente sugli ammortamenti ».

Voce dal centro. Accade anche in altre Nazioni.

JERVOLINO, *relatore.* Sì, per esempio anche nella Svizzera, la quale — per queste considerazioni di carattere generale di cui sto dando notizia al Senato ed al Paese — risente gli stessi disagi che risentono l'Italia e le altre Nazioni d'Europa.

Il contenuto della quinta conclusione è:

« Per uscire da questo ciclo vizioso, le Ferrovie dovrebbero essere in condizioni di procurarsi i mezzi necessari al fine di rinnovare e di ammodernare i loro impianti con autofinanziamenti. Il ricorso a prestiti può giustificarsi sia nel caso di aumenti della capacità di trasporto sia nel caso in cui la produttività deve essere aumentata. Gli oneri finanziari che ne risultano devono essere sempre ampiamente sopportati.

L'autofinanziamento è possibile solo con ammodernamenti sufficienti e realmente coperti con gli introiti. Per ottenere un migliore equilibrio finanziario si impongono i seguenti provvedimenti:

1) occorre realizzare un coordinamento più efficace dei diversi sistemi di trasporto in modo da eguagliare o quanto meno attenuare la differenza degli oneri sopportati dai vari mezzi di trasporto;

2) occorre ridurre per quanto possibile gli obblighi tariffari delle Ferrovie, ogni volta che ciò è commercialmente possibile;

3) occorre che le Ferrovie siano liberate totalmente (o rimborsate) dagli oneri derivanti dalle prestazioni richieste dallo Stato a favore dell'economia generale e dagli oneri estranei agli esercizi ».

E finalmente arriviamo alla sesta conclusione: « Per quanto concerne la tecnica contabile degli ammortamenti e la presentazione dei conti, due cose appaiono auspicabili. Da un lato che le Amministrazioni ferroviarie o le autorità pubbliche rinuncino, in caso di *deficit*, a ridurre gli ammortamenti al di sotto di quello che è materialmente giustificabile ed a fare apparire così i risultati migliori di quanto lo siano realmente (questa riduzione non serve che a mascherare la situazione dell'impresa e a rimandare le misure di risanamento necessario). Dall'altro, che le Amministrazioni ferroviarie si ispirino di più alla pratica commerciale per il calcolo e l'esposizione contabile degli ammortamenti. Anche se i metodi speciali usati dalle Ferrovie fossero materialmente identici al sistema classico dell'ammortamento (ciò che è vero solo in parte) l'adozione di quest'ultimo sistema avrebbe il vantaggio di rendere i conti delle Ferrovie più chiari e più comprensibili per gli uomini d'affari e gli uomini politici non specializzati in materia di contabilità ferroviaria: conti difficilmente comprensibili suscitano diffidenza. Ora le Ferrovie hanno bisogno della comprensione e della fiducia degli ambienti economici e politici, se esse vogliono far giungere in por-

to le loro rivendicazioni così come sono state enunciate nelle presenti conclusioni.

Onorevoli colleghi, queste conclusioni sono la risposta più precisa e più esauriente che noi possiamo dare a tutte le obiezioni e le critiche che vengono fatte di continuo a proposito del disavanzo. Si dirà che non è confortante il dire che anche le Amministrazioni delle altre Nazioni si trovano nelle medesime condizioni nostre. Pienamente d'accordo. Noi, però, pure proponendoci — come ho già detto — di collaborare con gli organi competenti tecnici ed amministrativi per superare le gravi difficoltà esistenti, non dobbiamo ignorare questa realtà.

Quando noi sentiamo ripetere questo vieto motivo (che non è il *leit motiv* ricorrente nella musica di Rossini) anche da parte di persone autorevoli, e cioè che ormai il disavanzo ferroviario si è stabilizzato intorno ai cento miliardi e che non è possibile assolutamente più salvare l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, noi abbiamo il dovere di tener presente che il disavanzo è un male purtroppo — ripeto — esistente non solo nel nostro Paese ma in tutti gli altri Paesi dell'Europa.

IMPERIALE. Ma non è passivo il bilancio dei Trasporti.

JERVOLINO, *relatore*. Non sono d'accordo.

IMPERIALE. Basta la questione delle pensioni.

JERVOLINO, *relatore*. È un argomento a doppio taglio, lo lasci stare. Io non ho voluto di proposito soffermarmi sullo stesso. Uno degli argomenti che si porta contro le Ferrovie dello Stato è proprio questo, che l'Amministrazione fa pagare al Tesoro una parte delle pensioni che dovrebbero essere interamente sostenute dall'Azienda ferroviaria.

Onorevoli colleghi, tralascio di trattare altri argomenti non solo per brevità di tempo ma perchè la mia relazione scritta è stata giudicata — per bontà di tutti gli intervenuti — completa e mi avvio alla fine del mio discorso.

Nelle mie conclusioni ho richiamato l'attenzione del Ministro ed ho invocato a nome della Commissione (e credo, oggi, di avere il conforto di tutti quanti gli onorevoli senatori, perlomeno di quelli che stamane hanno preso la parola e di quelli che sono numerosi qui presenti in Aula) tre cose. Le richieste formulate sono urgenti e necessarie e, se accolte, concorreranno efficacemente a conseguire una risoluzione (se non immediata, per lo meno prossima) dei gravi inconvenienti da tutti denunciati.

Io ho chiesto la riforma strutturale del Ministero per il coordinamento del sistema dei trasporti terrestri, ai quali si rende necessario coordinare i trasporti per via aerea, che possono considerarsi complementari di quelli terrestri.

Ho chiesto la riforma dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato specie al fine di dare la massima autonomia e responsabilità agli organi direttivi ed ho soggiunto che questa autonomia non deve limitarsi semplicemente al campo tecnico ma deve realizzarsi anche nella gestione economica ed amministrativa. Ciò per separare pure la responsabilità del Ministro, la cui funzione, a mio modo di credere, è essenzialmente politica.

Ho chiesto ancora l'attuazione, nel più breve tempo possibile, del Consiglio superiore dei trasporti, del quale debbono far parte anche personalità estranee all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato particolarmente competenti nella materia. Il Consiglio superiore deve avere, fra gli altri compiti, quello di pronunziarsi su tutte le iniziative inerenti ai trasporti in genere e sulla loro rispondenza alle vere ed effettive esigenze del Paese.

Io so di non aver chiesto tutto quello che è ritenuto necessario per risolvere il problema nella sua interezza. Leggo sempre con molta attenzione l'importante rivista « Trasporti », pubblicazione di politica, di economia e di tecnica dei trasporti. Nel numero di settembre vi è un articolo « Polemiche sul problema ferroviario » e debbo riconoscere, onestamente, che esso ha impostato il problema con molto più coraggio di quel-

lo che abbia fatto io nel formulare le tre anzi indicate richieste.

Riconosco pienamente che, per attuare una sana riforma della struttura del Ministero dei trasporti e per poter avviare definitivamente la gestione dell'Azienda ferroviaria al pareggio, non sono sufficienti le tre istanze da me presentate a nome del Senato.

Si richiede — dalla Rivista « Trasporti » — un ridimensionamento della rete; ma questo argomento urta contro gli interessi politici e, diceva l'onorevole Picardi, contro le esigenze sociali di determinate zone.

Si richiede un riordinamento tariffario: argomento anche questo che mette in allarme specie i politici.

Infine la rivista soggiunge: « e, se i proventi non crescono, non resta che l'elementare principio dell'economia familiare: ridurre o perlomeno contenere le spese ». L'articolo termina così: « È quello che sottolinea in una serena nota il Del Viscovo nel numero 29 di "Mondo economico" le cui conclusioni finali sottoscriviamo appieno. Non è prudente drammatizzare sul disavanzo e sarebbe colpevole tuttavia non sottolineare la necessità che le spese siano nell'ambito ferroviario più controllate. In primo luogo, il controllo deve vertere sulle spese di personale, che assommano, per il prossimo esercizio, a 250 miliardi.

È certo questo il capitolo più gravoso e richiederebbe probabilmente più energici interventi e la più decisa delle politiche. Sarebbe augurabile che il complesso dei problemi sollevati sul disavanzo ferroviario fosse risolvibile senza una dura e probabilmente anche aspra battaglia sindacale. Ma è certo che le spese di personale, per la loro stessa dimensione, stanno oggi al centro del problema di una nuova politica dei trasporti.

Chiunque guardi in faccia alle cose, se ne rende conto. Chi si desse l'aria di voler risolvere l'attuale groviglio di nodi accumulati in tanti anni di quiescenza e di quieto vivere, non può non suscitare le più ampie riserve e le più fondate perplessità sulla riuscita dell'esperimento ».

Ho già detto che non mi è parso conveniente fare mie conclusioni che riguardano il ridimensionamento e l'aumento delle tariffe, non solo per le ragioni politiche e sociali prospettate dal collega Picardi stamane, ma anche perchè i due problemi devono essere attentamente e serenamente esaminati in sede competente.

Per la parte che riguarda la riduzione del personale sussiste una ragione umana, sulla quale ho lungamente meditato e che ha formato oggetto di particolare studio della stessa Direzione delle Ferrovie dello Stato.

Ieri, venendo da Napoli a Roma, mi è capitato di scorrere in treno la rivista « Italia » di settembre. Ho letto: « Giornalmente percorrono la rete ferroviaria oltre un milione di viaggiatori, mille tonnellate di bagagli, 160 mila tonnellate di merci ». L'articolista si ferma poi sulle tariffe. « Le tariffe sono in ragione di 35 volte l'anteguerra mentre il costo della vita è aumentato di 70 volte: il che significa che le tariffe ferroviarie sono ridotte del 50 per cento rispetto all'anteguerra ». E questo, soggiunge, per il biglietto ferroviario ordinario, senza calcolare le tariffe speciali a riduzione per le fiere, per le manifestazioni varie, per viaggiatori di commercio, per operai, per studenti, per comitive, per giorni festivi, per viaggi di andata e ritorno. Ma non è questo che mi ha fatto impressione.

Onorevoli colleghi, quello che mi ha fatto accoratamente riflettere è ciò che sto per comunicare al Senato: i ferrovieri in servizio sono 162 mila; ma l'Azienda ferroviaria procura lavoro ad altre 110 mila persone, attraverso attività varie. Pertanto l'Azienda delle ferrovie dello Stato assicura il pane ad oltre un milione di persone, se si vuole considerare ogni gruppo familiare composto di 4 persone.

Venire al Senato a sostenere una tesi — che sul piano industriale è giusta perchè mirante a raggiungere il pareggio del bilancio da tutti invocato ma che sotto l'aspetto umano e sociale tocca sensibilmente le fibre del cuore — io non mi sono sentito di farlo e credo che, prima di attuare una tale riduzione, si debbano predisporre tutte le previdenze opportune.

Il solo pensiero che una persona debba rimanere priva del lavoro e che una famiglia debba soffrire la privazione del necessario alla vita mi ha turbato profondamente, per cui non ho neppure preso in esame una proposta del genere.

Però, onorevole Ministro, le altre richieste formulate, di cui ho fatto espressamente menzione, sono realizzabili. E lei, onorevole Ministro — che ha tante benemerenze ed ha avuto la possibilità di attuare quello che gli altri non hanno potuto attuare, anche per una condizione di favore, perchè lei è rimasto per più tempo al Ministero ed ho certezza che vi rimarrà ancora per molti anni, il che è una condizione indispensabile per l'attuazione di un programma organico e ben predisposto — lo faccia senz'altro. Oltre ad acquistare una nuova benemerenza verso il Paese, lei farà scrivere al Ministero dei trasporti, ma specialmente alle Ferrovie dello Stato, un'altra pagina di gloria che si aggiungerà alle molte pagine luminose già scritte nella storia di quella Azienda, verso la quale va tutta la nostra riconoscenza e la nostra ammirazione (1). (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

Presentazione di disegno di legge

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro dell'interno, il disegno di legge:

« Fermo per misure di sicurezza pubblica e moralità pubblica » (181).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione

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

(1) Vedi allegato a pag. 2082

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare tutti gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione, alla quale essi, soffermandosi sui vari problemi connessi al bilancio del Ministero dei trasporti, illustrandone i vari aspetti, proponendo varie soluzioni, hanno portato il prezioso contributo della loro saggezza e della loro esperienza. Desidero assicurare che questi interventi saranno da me attentamente esaminati e che, pur dovendo rilevare che esistono limiti invalicabili di ordine finanziario-economico all'attività amministrativa, nulla sarà trascurato perchè le varie istanze siano considerate con ogni benevolenza e con ogni comprensione.

Desidero anche ringraziare l'onorevole relatore per l'esauriente, pregevole relazione nella quale egli, con la profonda competenza acquisita come Presidente della Commissione trasporti alla Camera, con acuta indagine, ha messo a fuoco i diversi problemi dei trasporti e li ha illustrati con la passione che è tipica del suo carattere.

Iniziando il mio discorso, debbo rilevare come, a distanza di pochi giorni dall'esposizione fatta alla Camera, non possono essersi verificate prospettive nuove circa i problemi interessanti i trasporti terrestri, e questo sia per la brevità del tempo trascorso e sia, più ancora, per la naturale, lenta gradualità con la quale le situazioni, nel nostro, come in altri settori, si evolvono.

Passerò comunque in una rassegna panoramica i diversi problemi, iniziando da quelli riguardanti il settore della motorizzazione civile, che tanto interesse ha suscitato in questa discussione.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti segna, per l'esercizio 1958-59, una spesa di 17 miliardi e 690 milioni, con un aumento di circa 400 milioni rispetto alle previsioni dell'esercizio 1957-1958.

Trattasi di un modesto incremento dovuto, in parte, alla maggiore spesa per il personale; in parte alla maggiore spesa per sussidi integrativi di esercizio e per sussidi straordinari, in parte, infine, all'aumento delle spese di carattere produttivo, desti-

nate cioè ad investimenti nel settore ferrotramviario e lacuale: queste si elevano da 3 miliardi a 718 milioni dell'esercizio 1957-1958 a 4 miliardi e 92 milioni per l'esercizio 1958-59.

Anche il bilancio per il 1958-59 riflette pertanto il continuo, crescente sviluppo delle spese produttive già verificatosi nei decorsi esercizi.

Ho già parlato alla Camera dell'incremento delle autolinee, le quali hanno raggiunto ora uno sviluppo di circa 563.320 chilometri-rete, di fronte ai 18 mila chilometri di ferrovie ed a circa 5 mila chilometri di ferrotramvie; con gli autobus-chilometri arriviamo a 694.827 chilometri; se si aggiunge l'estendersi della motorizzazione, la cui consistenza, riferita al numero degli automezzi dei vari tipi, alle macchine agricole, ai motoveicoli, ha raggiunto cifre veramente imponenti, risulterà evidente quale vasto campo è aperto all'azione del Ministero dei trasporti. Non esiste più paese, per il quale ci sia possibilità di comunicazione stradale, dove non funzioni un servizio di autolinea. Una volta le autolinee (parlo di 30 anni fa) erano affluenti delle ferrovie. Poi hanno acquistato una propria fisionomia autonoma ed hanno seguito l'evoluzione economica dei vari paesi. Il desiderio delle popolazioni di avvicinarsi, di conoscersi, di agire muovendosi è fenomeno non solo italiano, ma mondiale.

Una prima conseguenza che deriva da questo fenomeno è la necessità, sempre più impellente, di una disciplina coordinatrice; e questa esigenza è più attuale quanto più il processo evolutivo investe, come sta avvenendo, i rapporti tra i vari sistemi di trasporto e le relazioni si intensificano, non solo all'interno del Paese, ma sul piano internazionale, inducendo i Governi ad assumere intese o atteggiamenti comuni.

Il senatore Solari ha toccato i problemi del coordinamento tra strada e rotaia e della costituzione del Consiglio superiore dei trasporti.

Quello del coordinamento è un problema che ci si presenta ogni giorno, perchè ogni giorno sono presentate istanze, provenienti da tutte le parti d'Italia, per aumentare ed intensificare i servizi di trasporto. D'altra parte ci troviamo anche nella necessità di esaminare queste istanze in rapporto alla concorrenza, sia nei confronti dei servizi analoghi già esistenti, sia in rapporto ai servizi ferroviari. È un'indagine, ripeto, che tutti i giorni si presenta al nostro esame e non vi nascondo che spesso si resta perplessi.

È innegabile che il problema dei rapporti tra strada e rotaia si pone sempre in modo nuovo in relazione al perfezionamento e all'incremento dei mezzi di trasporto motorizzati; ed è per questo che la discussione del problema è sempre attuale.

Il coordinamento, secondo il mio pensiero, si realizza quotidianamente nella esplicazione di una saggia azione amministrativa, più che per mezzo dell'applicazione di principi astratti, il cui adattamento alla realtà è sempre assai incerto. Quest'azione è stata da me costantemente svolta ed ora, come ho già detto alla Camera, io ho promosso la costituzione di un organo consultivo, da me presieduto, che si occuperà in via permanente e sotto un profilo essenzialmente pratico di questo interessante problema.

A tale organo consultivo parteciperanno i rappresentanti delle Ferrovie, i rappresentanti della motorizzazione, le organizzazioni sindacali di categoria.

Per ciò che riguarda il Consiglio superiore dei trasporti, bisogna, secondo il mio pensiero, considerare con molta cautela la opportunità di promuovere la costituzione di altri organi complessi e numerosi, dopo che è stato recentemente costituito il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, dove sono già i rappresentanti qualificati dei vari settori del trasporto.

Si pone, quindi, il quesito se sia opportuna o meno la costituzione, ora, di un altro Consiglio superiore. Io sono, in via generale, contrario al moltiplicarsi di organi consultivi e ritengo che, comunque, prima di esaminare l'opportunità di costituirne un altro, sarebbe bene attendere un certo periodo di tempo ed osservare i risultati — nel settore dei trasporti — dei lavori del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Il settore delle autolinee — di cui è noto il grande sviluppo verificatosi negli ultimi anni — richiede una nuova disciplina legislativa: posso assicurare i senatori Zaccari, Giraudo e Picardi che essa sarà proposta al Parlamento non appena il disegno di legge, già presentato nella scorsa legislatura al Senato e poi decaduto (è il disegno di legge che modifica la legge del 1939 e che fu da me fatto approvare dal Consiglio dei ministri e presentato al Senato), sarà stato riesaminato alla luce di più recenti esperienze e sarà stato messo a punto. Già alla Camera ho accennato alle difficoltà insite in questa materia, nella quale la azione del Ministero deve svolgersi cautamente, su un terreno ove si incontrano legittimi interessi, spesso tra loro contrastanti, che occorre conciliare ed armonizzare per il soddisfacimento di quelle esigenze di carattere generale che costituiscono il pubblico interesse.

A Sorrento, nella recente Conferenza delle autolinee di gran turismo, ho voluto sottolineare come lo sviluppo delle autolinee è assecondato dall'Amministrazione, a condizione che sia attuata una disciplina sempre più rigorosa dei rapporti fra i vari mezzi di trasporto e un'analisi sempre più approfondita e scrupolosa delle effettive necessità.

Il servizio delle autolinee si riflette anche nel turismo internazionale, che tanta importanza riveste nell'economia del nostro Paese. Nel 1957 la bilancia dei pagamenti, sotto la voce « turismo » reca un introito di 300 miliardi circa di lire, contro 36 miliardi di uscite per il turismo passivo, registrando un miglioramento delle entrate, rispetto all'anno precedente, di circa 70 miliardi. Le maggiori entrate, rispetto al 1956, sono rappresentate, per oltre un terzo, da valute trasferibili e per il rimanente da valute compensabili in E.P.U.

Questi risultati sono stati possibili in quanto il traffico internazionale su strada, a mezzo di pubblici autoservizi, quasi totalmente turistico, è servito attualmente da una vasta rete di autolinee, esercitate con regolarità e adeguatezza di mezzi, che offrono al turista ogni garanzia e ogni conforto.

Sono state deliberate quest'anno circa 500 linee stagionali di gran turismo e si avrà la possibilità di portare a conoscenza di tutte le agenzie di viaggio italiane, e soprattutto estere, gli orari dei vari servizi. Come è noto, un terzo del flusso turistico entra per ferrovia mentre due terzi entrano per strada. I nostri servizi hanno ottenuto, comunque, risultati notevoli di apprezzamento da parte della clientela internazionale.

Anche per quanto riguarda l'autotrasporto merci dobbiamo constatare che questa attività di natura privata soddisfa interessi collettivi essenziali per l'economia nazionale e, pertanto, presenta notevoli aspetti di pubblico interesse. Occorre, quindi, tutelare questa attività, ove sia contenuta nei limiti dell'interesse pubblico: individuando questo nel migliore soddisfacimento delle richieste dell'utente con particolare riguardo agli altri sistemi di trasporto, onde evitare una rovinosa concorrenza e una dispersione di ricchezza.

Le obiettive difficoltà di varare una nuova regolamentazione del settore (disciplinato ancora dalla legge del 1935) non ci faranno desistere dal cercare il punto di equilibrio che permetta di sanare le divergenze di vedute e di interessi che si manifestano in questo campo. Basti pensare che il settore del trasporto merci su strada comprende circa 400 mila camion e circa 100 mila rimorchi — pensate alla sua importanza anche dal punto di vista sociale — e trasporta giornalmente circa 500 mila tonnellate di merci sulle nostre strade.

L'onorevole Jervolino ha fatto il calcolo del personale che lavora nell'orbita delle Ferrovie dello Stato. È vero, sono circa un milione di persone; ma se a questo aggiungete il personale delle autolinee e quello dei trasporti di merci su strada, vedrete che il settore dei trasporti, nel nostro Paese, ha socialmente un'importanza notevolissima.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(*Segue* ANGELINI, *Ministro dei trasporti*). Intanto, l'autotrasporto merci forma oggetto di attento studio anche in campo internazionale. Oltre agli accordi conclusi con la Svizzera, Francia, Olanda, Svezia, Germania, Belgio, è frequente la trattazione del problema nelle riunioni internazionali, alle quali il Ministero reca il suo contributo di esperienza al fine di tutelare, nel miglior modo, gli interessi nazionali.

È in questo quadro che il Ministero ha predisposto uno schema di provvedimento legislativo che ponga sullo stesso piano, per quanto riguarda gli oneri fiscali (tasse di circolazione e tasse di trasporto) i trasportatori italiani e quelli stranieri, laddove, tra essi, non esistono condizioni di reciprocità fiscale.

Un cenno particolare meritano le ferrovie in regime di concessione. Come già ho rilevato altre volte, è questo un settore in cui troviamo situazioni non più in aderenza ai concetti moderni della tecnica e della economia dei trasporti. Lo Stato è intervenuto con contributi per la ricostruzione di ferrovie danneggiate dalla guerra, con sussidi integrativi di esercizio, con sussidi straordinari di esercizio e, infine, con la legge n. 1221 del 1952, diretta ad ammodernare e potenziare quelle ferrovie che fossero suscettibili di trarre un sicuro vantaggio da questi provvedimenti.

I fondi stanziati con questa ultima legge sono stati pressochè esauriti: si tratta di circa 18 miliardi con i quali è stato possibile provvedere ai contributi per l'ammodernamento di numerose ferrovie: per il completamento del programma occorrono altri sei miliardi e a questo scopo il Ministero ha iniziato gli atti per ottenere il necessario finanziamento, che dovrà essere approvato con legge.

È urgente che i fondi siano messi a disposizione, è urgente che questa legge sia approvata. È necessaria ancora una volta l'erogazione dei sussidi di esercizio.

GRAMEGNA. E sono parecchi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Sono circa 7 miliardi; io ho sempre sostenuto la necessità di ritornare alla legge istitutiva del 1912, la quale stabilisce un concorso dello Stato a fondo perduto per la costruzione ed una sovvenzione annuale fissa di esercizio per la durata della concessione. I principi di questa legge sono stati sovvertiti, direi annullati dalla guerra, quando purtroppo determinate sovvenzioni non erano sufficienti, quando si sono dovuti applicare i prezzi politici di trasporto. Una grande parte di queste linee sono state ormai ammodernate. Per alcune, si sono fatte leggi speciali. In sostanza siamo ormai sulla strada di regolarizzare il settore nella maniera più aderente.

La motorizzazione: il suo sviluppo è il segno distintivo dell'odierna civiltà. Il benessere economico dei popoli, la facilità dei movimenti di persone, l'intensificarsi delle relazioni sociali molto devono a questo fenomeno che riempie di sè il nostro tempo: nel settore agricolo, industriale, turistico, dal punto di vista collettivo e individuale.

Non ripeterò, qui, il complesso delle iniziative adottate dall'Amministrazione: mi limiterò ad assicurare che l'azione intrapresa sarà proseguita nel quadro del nuovo codice della circolazione: e questo con tutti i mezzi a disposizione del Ministero.

Dall'emanazione del nuovo Codice, che, redatto in pieno accordo col Ministero dei lavori pubblici, avverrà nel termine stabilito, è lecito attendersi un miglioramento della situazione, per effetto, principalmente,

di nuove prescrizioni di ordine tecnico, di più prudenti norme di comportamento, dell'inasprimento delle sanzioni penali.

La navigazione interna: su questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato. I servizi di navigazione interna hanno rappresentato un successo, mi permetto di dirlo, per il Ministero dei trasporti, il quale, con la gestione diretta dei servizi lacuali, ha ridato impulso al turismo sui nostri laghi.

Tali gestioni governative, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico, hanno dato risultati veramente positivi; i nostri laghi sono stati forniti delle più moderne navi, che assicurano il maggior conforto possibile. Sono anche stati istituiti servizi di traghetto per il trasporto dei veicoli da una sponda all'altra.

La dimostrazione più evidente della bontà della gestione è stata fornita dalla Confederazione elvetica, la quale, sul lago Maggiore, ci ha affidato anche i servizi sulla sponda svizzera. Mi sono recentemente incontrato con il mio collega svizzero, il quale mi ha confermato la piena soddisfazione del suo Paese per i servizi lacuali da noi gestiti.

Tutte le gestioni lacuali erano passive. Oggi quella del Lago Maggiore, ha un attivo di circa 70 milioni; di oltre due terzi è diminuita la passività del Lago di Como. E spero che entro pochissimo tempo arriveremo, per tutte le gestioni lacuali, al pareggio.

Quanto al Lago di Garda, il relatore ha ricordato un'innovazione introdotta in questi giorni: l'aliscafo, cioè uno speciale battello ad ali portanti, della portata complessiva di ottanta passeggeri, che sviluppa una velocità media di 75 chilometri, destinato a favorire particolarmente il turismo della zona. È un esperimento che ha dato risultati magnifici e che permette di effettuare servizi rapidi, così come ci sono i servizi rapidi su terra.

Un'attività di risonanza, forse, meno vasta, ma non per questo meno importante, è quella che il Ministero svolge nel settore dei trasporti a fune, che riveste un'importanza notevole per lo sviluppo turistico e per la valorizzazione della nostra montagna. Lo onorevole relatore ha ricordato le cifre che testimoniano l'incremento veramente imponente assunto da questo settore. Siamo in testa nel campo internazionale.

L'incremento, infatti, si è manifestato non soltanto sotto l'aspetto quantitativo, ma anche sotto l'aspetto organizzativo e tecnico, portando il nostro Paese al primo posto in Europa: basti citare la funivia del Monte Bianco la quale, pur svolgendosi in parte in territorio francese, è frutto, nella sua concezione e nella sua realizzazione, del lavoro italiano ed è la funivia più ardita d'Europa e del mondo. È una delle realizzazioni che, da un punto di vista turistico, costituirà un'attrazione delle nostre Alpi, perchè chi ha fatto la traversata da Courmayeur a Chamonix in pieno inverno e in piena estate, non ha potuto fare a meno di ammirarne l'arditezza.

Una particolare attività di studio, di regolamentazione e di controllo viene svolta dall'Amministrazione in questo campo; attività che ai fini di un sempre maggiore progresso tecnico, deve estendersi anche ai rapporti con i più qualificati ambienti internazionali.

A tale scopo, è stato dato l'avvio alla costituzione di un'organizzazione internazionale dei trasporti a fune, promossa dall'Italia ed in Italia destinata ad avere la sua sede.

Ho già accennato come l'intensificarsi delle relazioni nel campo internazionale ponga complessi problemi nei rapporti tra le Nazioni che spesso hanno identità di interessi e di vedute. Spesso, invece, questa identità non si verifica per un insieme di circostanze che attengono alle strutture economiche, al diverso grado di sviluppo dei vari Stati, alla posizione geografica. Nella mia qualità di Presidente della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, carica che ho ricoperto per un anno, fino al 15 ottobre, quando ho passato i poteri al Ministro inglese, mi sono trovato di fronte a problemi di grande rilievo, in un momento, peraltro, quanto mai delicato in relazione all'entrata in applicazione della Comunità economica europea.

Nella Conferenza dei Ministri, che ha avuto luogo alcuni giorni fa a Londra, ho fatto un'ampia relazione ai colleghi degli altri Paesi, il cui apprezzamento per l'opera da me svolta è stato motivo di soddisfazione, non tanto per me quanto per il nostro Paese.

Uno degli obiettivi che ho perseguito con il maggior impegno è stato quello di creare rapporti di collaborazione sempre più stretti con la Comunità economica europea, in modo da assicurare uno studio coordinato dei numerosi problemi del trasporto, evitando inutili e pericolose dispersioni di energie, che purtroppo qualche volta si sono dovute lamentare, data la molteplicità delle organizzazioni che, sul piano internazionale, si occupano di questa materia.

La piccola Europa, infatti, non può e non deve essere considerata come un'entità a sè, come un sistema economico chiuso, ma piuttosto come un'organizzazione che, avvalendosi di una collaborazione armonica e concreta fra i suoi componenti, possa costituire il fulcro, il centro motore di una nuova sistemazione, di cui l'Europa tutta avverte la necessità impellente, quale unico mezzo capace di assicurarne quella rinascita, da svilupparsi poi sul piano politico, che è nelle aspettative di tutti.

E sono lieto di poter affermare che, nei numerosi contatti avuti in campo internazionale con gli esponenti più qualificati dei Paesi interessati, ho avuto la netta sensazione del favorevole sviluppo del processo di integrazione economica, nel quale il settore del trasporto è chiamato a svolgere un ruolo di primaria importanza, costituendo esso lo strumento indispensabile per la realizzazione di un mercato comune veramente efficiente.

E poichè il raggiungimento di tali obiettivi anche nel campo del trasporto è condizionato dalla esistenza di rapporti di collaborazione tra i poteri costituiti e le categorie interessate, vettori, utenti e lavoratori, proprio nell'ambito della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti ho promosso — e, posso aggiungere, con lusinghieri risultati — contatti diretti con le organizzazioni internazionali che rappresentano dette categorie, per una più profonda valutazione dei problemi sul tappeto e per la individuazione delle soluzioni più idonee.

Seguendo queste direttive, è stato possibile avviare proficue intese tra la Conferenza europea dei trasporti e la Comunità economica europea, intese che, sviluppandosi nel futuro, contribuiranno quanto mai alla realizzazione degli obiettivi fissati dal Trattato, nonchè a stabilire rapporti di collaborazione fra i sei Paesi della Comunità e gli altri Paesi dell'Europa occidentale. Ad un certo momento, si è posto il problema se fosse il caso di creare un organismo autonomo di Ministri dei trasporti, che operasse al di fuori della Conferenza, oppure di creare un gruppo ristretto, nell'ambito della Conferenza stessa, dei sei Ministri facenti parte della Comunità. Io ritengo che la soluzione adottata sia stata giusta: infatti i sei Ministri dei trasporti dei sei Paesi della Comunità hanno costituito un « gruppo ristretto » nella Conferenza.

Poichè è chiaro che i sei Paesi della Comunità hanno ed avranno sempre rapporti di carattere internazionale con gli altri 11 Paesi, non era il caso di costituire un organismo al di fuori della Conferenza. A quest'ultima, infatti, pervengono tutte le segnalazioni delle organizzazioni internazionali, favorendo l'esame di tutti i problemi che riguardano sia le relazioni internazionali in genere, sia i rapporti fra i sei Paesi della Comunità e gli altri 11 Paesi della Conferenza.

Il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria è stato impostato, nell'autunno dello scorso anno, sulla base dei seguenti criteri direttivi: ridimensionamento delle spese sulla linea dei risultati ottenuti nel precedente esercizio e tenuto conto dello sviluppo di una più razionale ed economica condotta della gestione, già attuata con successo negli esercizi precedenti; valutazione degli introiti in relazione all'andamento del traffico nei precedenti esercizi, tenendo conto di un prudente incremento dei servizi, verificatosi mediamente negli anni scorsi, e di un moderato aggiustamento di alcune tariffe; iscrizione dei corrispettivi degli oneri extra-aziendali in conformità alla legge 28 novembre 1957, n. 1155.

Il risultato si concreta in un disavanzo di miliardi 40 e 937 milioni, inferiore di 13 miliardi e 556 milioni rispetto a quello dell'esercizio precedente.

Poichè gli elementi per la valutazione degli oneri extra-aziendali non sono stati ancora compiutamente definiti, l'importo complessivo è stato stabilito in misura forfetaria (52 miliardi) che l'Amministrazione considera, tuttavia, inferiore a quella che dovrà risultare da una valutazione analitica, sulla base di criteri che saranno prossimamente stabiliti con decreto presidenziale. In realtà, il principio è stato affermato ed è stato consolidato nella legge votata dal Parlamento: gli oneri extra-aziendali (i servizi che l'Amministrazione fa allo Stato, le agevolazioni, gli oneri che non appartengono alla gestione) devono essere rimborsati.

Già dissi quando presentai il disegno di legge, ed amo ripetere oggi, che questa legge non solo porterà, nella sua esecuzione, alla chiarificazione del bilancio delle Ferrovie dello Stato, ma porterà anche indubbiamente ad una chiarificazione degli altri bilanci, perchè, tutte le volte che gli altri Dicasteri dovranno corrispondere all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il prezzo dei servizi resi, ci sarà da parte loro un auto controllo della spesa.

Altra iniziativa intesa a dare al bilancio ferroviario la struttura economica richiesta per ogni azienda industriale è quella attuata con la legge 21 marzo 1958, n. 289, che autorizza l'esecuzione del piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato. Infatti, modificando le leggi organiche ferroviarie del 1907, sono stati istituiti i fondi di rinnovamento dei binari e degli impianti fissi che, aggiunti a quelli preesistenti del materiale rotabile, del materiale metallico dell'armamento e delle centrali elettriche ferroviarie, assicurano l'adeguata copertura dei relativi oneri e ne consentono l'auto-finanziamento sulla base di programmi organici pluriennali.

Altri aspetti del bilancio richiedono ancora appropriate soluzioni.

Fra l'altro, deve essere ancora stabilito se le Ferrovie dello Stato debbono seguitare a comprendere, fra le spese del proprio bilancio, le annualità in conto capitale dei mutui contratti per gli incrementi del patrimonio ferroviario (che attualmente concorrono a formare il disavanzo con ben 8 miliardi).

Infatti, un bilancio di gestione quale quel per l'esercizio delle Ferrovie dello Stato, non dovrebbe sopportare la spesa di estinzione dei mutui, la cui contropartita è costituita dall'incremento del patrimonio statale, del quale l'Amministrazione ferroviaria è solamente consegnataria e gerente.

Questi provvedimenti, e quelli che sarà possibile attuare nel quadro del progetto di legge per la riforma della struttura giuridica e funzionale dell'Azienda ferroviaria, daranno finalmente al bilancio ferroviario il contenuto economico che gli compete ed elimineranno i dubbi che ancora oggi sussistono sulla reale portata del disavanzo.

Debbo in proposito ringraziare il collega senatore Sturzo che, anche recentemente, ha riproposto il problema del contenuto economico del bilancio ferroviario, e sono lieto di avere avuto l'occasione di precisare le basi di impostazione e di soluzione di questo problema.

L'avanzata attuazione dei provvedimenti di ammodernamento tecnico e funzionale dei servizi ha consentito di operare concrete e sensibili riduzioni delle spese, impiegate essenzialmente per finanziare i miglioramenti economici concessi al personale in servizio ed a riposo con i provvedimenti approvati dal Parlamento nel 1957 e nel 1958. Anche se non siamo ancora arrivati al traguardo, e non so quando potremo arrivarci, è certo, comunque, che le aspirazioni del personale ferroviario in gran parte sono state soddisfatte. Si tratta ora di vedere che cosa sarà possibile fare per la questione delle competenze accessorie.

Ci sono poi altri problemi di carattere generale che, però, riguardano tutti gli statali. Non posso non dirvi che, tra le poche gioie che ho avuto dalla mia carica, tra le non poche fatiche e i dolori che ne derivano, ho avuto la gioia di vedere intorno a me una certa soddisfazione del personale, anche delle più umili categorie, per i provvedimenti

che in questi anni sono stati adottati, e che sono stati apprezzati notevolmente.

Le iniziative e le misure adottate per elevare i rendimenti e contenere le spese saranno proseguite anche in concomitanza con l'esecuzione del piano quinquennale di potenziamento e ammodernamento della rete. Il limite di manovra delle spese si riduce però gradualmente, tenuto conto anche di una più evoluta utilizzazione del personale, e le economie realizzabili ulteriormente non avranno più una rilevante incidenza sui risultati complessivi di gestione.

Tutti gli sforzi per condurre il bilancio al programmato pareggio economico dovranno essere perciò rivolti al potenziamento ed al miglioramento dei servizi, al fine di trarne un correlativo aumento dei corrispettivi.

Nel corso di quest'anno si è verificata una contrazione dei traffici, principalmente nel settore merci, conseguenza della recessione economica che ha colpito alcuni settori produttivi, e quindi i mezzi di trasporto del nostro e degli altri Paesi.

Il numero dei viaggiatori trasportati dalle ferrovie dello Stato, nell'esercizio 1957-58, è stato di milioni 373,5 rispetto a milioni 383,4 dell'esercizio precedente. Questa diminuzione è però più che compensata dall'allungamento del percorso medio dei viaggiatori nell'esercizio 1957-58; e così i viaggiatori-chilometro sono saliti a milioni 25.101,3 rispetto ai milioni 24.766,4 del precedente esercizio. Nel settore delle merci, invece, la situazione è in diminuzione, tanto in tonnellate, quanto in tonnellate-chilometro. Tale diminuzione non si è verificata solo da noi. Mi diceva pochi giorni fa il collega tedesco che in Germania la diminuzione per le merci è arrivata fino al 24 per cento nei confronti dell'anno precedente.

Il fenomeno di inversione dell'andamento del traffico, manifestatosi per la prima volta nell'esercizio 1957-58, non era assolutamente prevedibile e non poteva, pertanto, costituire un elemento di valutazione per gli introiti dell'esercizio 1958-59.

È da sperare, secondo alcune valutazioni internazionali ed il più recente, favorevole sviluppo delle attività nazionali, che la congiuntura negativa sia nella fase finale; l'andamento dei trasporti merci in questi ultimi giorni sembrerebbe confermare queste aspettative, tanto da poter sperare in una graduale ripresa.

Questa temporanea crisi dei trasporti, comune a tutti i mezzi concorrenti, non pregiudica i programmi futuri dell'Amministrazione ferroviaria, ma richiede un attento riesame della situazione in rapporto alla sua incidenza sugli introiti del bilancio di questo esercizio ed alla utilizzazione della potenzialità di trasporto della rete ferroviaria nel settore delle merci, nonchè alla funzione che le Ferrovie dello Stato devono e dovranno svolgere al servizio del Paese nell'organizzazione di tutti i mezzi di trasporto.

Il problema non dovrà, però, impostarsi con criteri di pura concorrenza, ma essenzialmente con la ricerca dei mezzi tecnici più adatti a soddisfare le varie relazioni di traffico in ordine all'acceleramento dei termini di resa, all'eliminazione dei trasporti terminali, alla semplicità e correntezza dei rapporti commerciali ed amministrativi con gli utenti.

Posso assicurare gli oratori che hanno trattato questo argomento che lo schema di provvedimento che modifica la struttura giuridica e funzionale dell'Azienda ferroviaria, già predisposto come ho dichiarato alla Camera dei deputati nella recente discussione sullo stesso bilancio, e che sarà quanto prima definito per l'ulteriore *iter* legislativo, contempla l'estensione dei poteri in materia di agevolazioni tariffarie.

Il livello delle tariffe ferroviarie è ancora, nel nostro Paese, molto basso, sia rispetto alle tariffe anteguerra, sia rispetto ai prezzi praticati dalle altre ferrovie europee.

Da una parte ci sentiamo vincolati da quello che è il problema tariffario: il nostro Paese non sopporta aumenti sensibili di tariffe, nè per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori, nè per quanto riguarda il trasporto delle merci (basta il più piccolo ritocco perchè vi siano reazioni notevoli). D'altra parte ci troviamo nella necessità di far fronte alle giuste richieste del personale; inoltre abbiamo piani di potenziamento e di ammodernamento, i quali, fino a che non

sia stabilito che i relativi oneri sono pagati dal Tesoro, gravano sul bilancio delle Ferrovie.

Di fronte al doloroso fenomeno della recessione di alcune industrie, mi sono preoccupato di affrettare l'applicazione della legge dei 175 miliardi. E già sono state affidate all'industria commesse per oltre 100 miliardi, contribuendo così a creare lavoro e a diminuire il pericolo di nuovi fatti recessivi.

La situazione delle attuali disponibilità finanziarie dell'Amministrazione consente di far fronte con piena tranquillità ai pagamenti relativi a tali commesse, anche in pendenza della stipulazione dei prestiti previsti nella legge di cui sopra.

Il livello delle tariffe ferroviarie, come ho già detto, è ancora, nel nostro Paese, molto basso, sia rispetto alle tariffe anteguerra, sia rispetto ai prezzi praticati dalle altre Ferrovie europee.

Le tariffe sono aumentate, dal 1938, 36 volte nel settore viaggiatori e 41 volte in quello delle merci, quando l'indice di aumento del costo della vita è, invece, salito di 64 volte.

Indubbiamente, l'Azienda ferroviaria ha notevolmente contribuito, col basso livello delle tariffe, ad elevare il tenore di vita delle popolazioni agevolandone anche l'evoluzione sociale.

Una politica di bassi prezzi ferroviari ha, quindi, un fondamento essenzialmente sociale che, prescindendo dall'onere che essa comporta per il bilancio ferroviario, mira a sostenere e favorire lo sviluppo economico-sociale del popolo italiano.

Il graduale miglioramento delle condizioni economiche della collettività nazionale consentirà correlativi aggiustamenti tariffari, in modo da ridurre a poco per volta la sperequazione esistente fra il livello economico nazionale e le tariffe ferroviarie, mantenute forzatamente molto al di sotto dei costi di esercizio.

Questa sperequazione è molto attenuata nelle altre Nazioni dell'Europa occidentale. L'onorevole Jervolino, ricordando la conferenza di Madrid, ha detto che anche le ferrovie svizzere sono passive.

Il prezzo medio del viaggiatore-chilometro, che è in Italia di lire 4,95, è in Francia di lire 7,56, in Svizzera di lire 7,26, in Germania di lire 7,13, in Gran Bretagna di lire 6,52, in Danimarca di lire 6,65, in Svezia di lire 8,79 e in Norvegia di lire 9,04. Cioè noi abbiamo non soltanto il più basso prezzo medio per viaggiatore-chilometro, ma per alcuni casi, il nostro prezzo è la metà di quello in vigore in altri Paesi. Se noi potessimo applicare onorevole Jervolino, il prezzo svizzero, secondo i conti fatti dalla nostra Amministrazione, daremmo 90 miliardi di utile all'erario dello Stato.

GENCO. Ma perdereste i viaggiatori.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Faccio una questione puramente teorica, poichè la nostra situazione tariffaria attuale è quella che è e noi dobbiamo fare il nostro bilancio in base ad essa.

Il prezzo medio della tonnellata-chilometro, che è in Italia di lire 8,99, è in Francia di lire 9,40, in Svizzera di lire 20,08, in Germania di lire 12,78, in Gran Bretagna di lire 14,68, in Danimarca di lire 12,49, in Svezia di lire 11,44 e in Norvegia di lire 13,03.

Se il livello tariffario italiano potesse essere elevato complessivamente di appena il 20 per cento, cioè sempre al di sotto del livello tariffario delle altre principali reti dell'Europa occidentale, il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria conseguirebbe l'immediato pareggio!

Malgrado l'accennato divario tra tariffe ferroviarie e costi dell'esercizio, l'alto grado di efficienza funzionale delle Ferrovie dello Stato e le favorevoli prospettive apertesi con l'attuazione del piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete permetteranno di contenere, in avvenire, il graduale aggiustamento tariffario a misure moderate e, comunque, molto inferiori allo incremento annuale del reddito ed al miglioramento del tenore di vita nazionale.

Potenziamento ed ammodernamento della rete delle Ferrovie dello Stato. Prosegue attivamente e con il massimo impegno l'esecuzione delle vaste opere di rinnovamento, po-

previste dai vari provvedimenti che in questi tenziamento ed ammodernamento della rete, ultimi anni il Parlamento ha votato a favore delle Ferrovie dello Stato e che desidero qui ricordare a testimonianza dello sforzo finora compiuto:

1) Mutuo contratto con il Consorzio di credito per le opere pubbliche « C.C.O.P. » per le spese di carattere patrimoniale e di ripristino di cui alla legge 9 novembre 1955, con il ricavo netto di 36 miliardi;

2) Mutuo contratto con le Ferrovie federali svizzere per spese di carattere patrimoniale di cui alla legge 5 maggio 1956, con il ricavo netto di 29 miliardi;

3) Fondo speciale per il rinnovamento quinquennale del materiale rotabile e per lavori di miglioria al materiale esistente, legge 22 novembre 1956, per 50 miliardi;

4) Fondo speciale per il rinnovamento quinquennale dei binari e degli altri impianti fissi, legge 21 marzo 1958, per 50 miliardi;

5) Fondo speciale per la prima esecuzione di programma quinquennale di lavori di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, legge 21 marzo 1958, per 125 miliardi;

6) Altre destinazioni di 72 miliardi per l'esecuzione di opere ferroviarie nel territorio di Trieste, nella rete centrale e meridionale e per altre opere.

In totale, si tratta di ben 362 miliardi, destinati ai finanziamenti di un complesso di lavori veramente notevole.

Questo sforzo massiccio, sostenuto dalla Amministrazione ferroviaria per la quasi totalità con i soli mezzi dei suoi bilanci attuali e futuri, si concreterà, in definitiva, in un aumento di efficienza tecnico-funzionale dei trasporti ferroviari; in una diminuzione dei loro costi di gestione ed in una notevole estensione e miglioramento dei servizi, per il maggiore conforto e soddisfazione dell'utente e per l'ulteriore sviluppo economico-sociale della Nazione.

Le nuove elettrificazioni in corso di esecuzione comprendono la sistemazione degli impianti fissi e le nuove dotazioni per una spesa complessiva di circa 85 miliardi di lire, interessanti 1.300 chilometri di linee da elettrificare.

Pertanto, essendo al presente la rete già elettrificata di 6.700 Km. (3.700 a doppio binario e 3.000 a semplice binario), ad ultimazione avvenuta dei lavori già in corso (a carico della Cassa del Mezzogiorno, del Prestito svizzero, della prima legge speciale per Trieste, della prima fase esecutiva del Piano quinquennale, di altri fondi delle ferrovie dello Stato), le linee elettrificate raggiungeranno gli 8.000 chilometri (4.100 a doppio binario e 3.900 a semplice binario) pari al 47 per cento dei 16.885 chilometri complessivamente esercitati.

In questi giorni nella conferenza di Londra sono state presentate varie relazioni, tra le quali una carta che segna lo sviluppo dell'elettrificazione in tutta l'Europa: possiamo constatare che il maggiore sviluppo dell'elettrificazione è avvenuto nel nostro Paese.

Nel 1938 la rete elettrificata era di soli 4.827 chilometri, pari al 28,5 per cento del totale.

In sostanza, tutti gli itinerari di grande e media importanza verranno ad essere esercitati a trazione elettrica.

Detto programma di nuove elettrificazioni troverà compimento, secondo le previsioni, entro il 1961.

Nell'esercizio corrente saranno attivate le linee Gallarate-Laveno-Luino-Pino (chilometri 62), Bergamo-Usmate (chilometri 26), Mestre-Cervignano (chilometri 103), Ancona-Pescara (chilometri 140) e Catania-Siracusa (chilometri 86).

Seguiranno, subito dopo, nel secondo semestre 1959, la Piacenza-Voghera (chilometri 58), Bressana-Broni (chilometri 15) e Pescara-Sulmona (chilometri 66).

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 corso di esecuzione le opere concernenti la nuova Centrale elettrica di proprietà delle Ferrovie dello Stato di Morbegno con una spesa di circa 17 miliardi; è stata recentemente ultimata la costruzione della 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); saranno prossimamente avviati 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 Lardarello ed è allo studio la costruzione di una nuova Centrale termo-elettrica a metano o a nafta.

In complesso, l'Amministrazione ferroviaria potrà contare, annualmente, sulla produzione delle proprie centrali di oltre 1.000 milioni di Kwh e sulla quota di sua pertinenza prodotta dalle centrali delle Società ed Enti nei quali ha una partecipazione, per 1.300 milioni di Kwh, nonchè sulla produzione della programmata nuova Centrale termo-elettrica per altri 500-600 milioni di Kwh.

Questa produzione sarà in grado di coprire l'integrale fabbisogno delle Ferrovie dello Stato anche a completa esecuzione del programma di nuove elettrificazioni, pur tenuto conto di ulteriori incrementi di traffico.

Per quanto riguarda gli ulteriori programmi di ammodernamento e di potenziamento è mio intendimento presentare prossimamente al Parlamento l'ulteriore richiesta di 75 miliardi. Gli onorevoli senatori sanno che il primo progetto era di 250 miliardi ma fu poi ridotto a 175. Vi sono problemi che dobbiamo risolvere e che sono, infatti, allo studio per essere risolti. Deve essere compiuto ogni sforzo per completare il raddoppio da Napoli fino a Reggio Calabria, poichè si tratta di un'opera di assoluta necessità per realizzare, come ho detto altre volte, più veloci comunicazioni tra l'Italia settentrionale e l'Italia centrale. Si deve anche migliorare la rete della Liguria per quanto riguarda la linea Genova-Ventimiglia, che è ormai divenuta assolutamente satura; completare il raddoppio della Spezia-Genova nell'ultimo tratto, con una spesa di circa 4 miliardi; raddoppiare la Cervignano-Trieste. È chiaro che mi riferisco alle questioni più urgenti.

IMPERIALE. L'elettrificazione della Bari-Lecce.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole senatore, in questa materia tutto è utile ma bisogna tener conto che esiste una certa gradualità di precedenza, che bisogna osservare.

Io posso comunicarvi per la prima volta (non se ne è parlato fino ad oggi) che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha studiato attentamente ed ha, direi, completato il suo studio, per la realizzazione della direttissima Firenze-Roma. Abbiamo già nel nostro sistema ferroviario una direttissima Bologna-Prato ed una direttissima Roma-Napoli; la linea Firenze-Roma che, per un certo tratto, permette determinate velocità, da Firenze ad Arezzo segue invece un tracciato tortuoso dove non è possibile tenere buone velocità commerciali. Ho fiducia che si potrà giungere a questa realizzazione, la quale permetterà di diminuire la distanza tra Milano e Napoli di quasi due ore. La spesa prevista è di circa 50 miliardi e potrà essere inserita nei piani di ammodernamento e potenziamento che saranno studiati e presentati all'esame e all'approvazione del Parlamento.

All'onorevole Giraudo devo dire che il problema della ricostruzione della Cuneo-Nizza è stato ripetutamente oggetto di esame da parte mia e anche in più ampia sede governativa. Più volte ho posto il problema con i miei colleghi francesi.

La ricostruzione della Cuneo-Ventimiglia non può essere effettuata — ed oltre all'onorevole Giraudo lo sa anche l'onorevole Zaccari — soltanto per iniziativa italiana. Essa è legata ad un'intesa con il Governo francese. Ora, malgrado i ripetuti nostri tentativi ed il mio intervento personale, non è

stato possibile raggiungere tale intesa, in quanto la Francia si è dichiarata contraria alla sua partecipazione alla ricostruzione del tronco.

Io avevo anche proposto la eventuale costituzione di una società concessionaria, in modo da poter applicare la legge n. 1221, con intervento da parte dello Stato sia nella ricostruzione sia con sovvenzioni annue di esercizio.

Ma anche per questa soluzione si sono trovati ostacoli da parte francese. Proprio in questi giorni mi sono incontrato con il mio collega Ministro dei trasporti francese, al quale ho accennato nuovamente del problema e che mi ha assicurato che avrebbero riesaminato la questione. Queste notizie sono confermate dagli onorevoli Giraudo e Zaccari. Ci si dice che una società francese si sarebbe costituita a questo scopo, per fondersi poi con la società italiana.

Posso comunque assicurare i senatori Giraudo e Zaccari che noi non solo non chiuderemo la porta alla soluzione di questo importante problema, ma faremo tutto il possibile per facilitarla, riprendendo i contatti con il Governo francese.

CORBELLINI. Bisogna proporre l'abolizione del sistema trifase da Cuneo a Ventimiglia. Di questo sistema la Francia non ne vuol sapere.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. All'onorevole Zaccari ho detto il nostro pensiero circa il problema del raddoppio della linea Ventimiglia-Genova. Voi conoscete, onorevoli colleghi, le finalità del piano quinquennale e sapete che in esso non hanno potuto essere comprese tutte le opere destinate a migliorare la nostra rete. Perciò il problema della Ventimiglia-Genova dovrà essere esaminato al di fuori del piano quinquennale: ne riconosco l'importanza e posso assicurarvi che non sarà trascurato, anche nell'ulteriore sviluppo del piano.

In questi ultimi tempi è stato rilevato anche dalla stampa che i treni italiani non rispettano più gli orari, facendo raffronti con altri Paesi e con il passato.

Le condizioni in cui si svolge il traffico ferroviario sono in Italia molto gravose, più che in tutti gli altri Paesi dell'Europa occidentale, sia per la sproporzionata quantità di linee a doppio binario rispetto a quelle — spesso importanti — a semplice binario (29 per cento in Italia, contro il 40-63 per cento della Francia, Germania, Inghilterra, Belgio, Svizzera ed Olanda), sia per il gran numero dei convogli in circolazione.

Un raffronto fra il traffico attuale e quello del 1938-39 può dare un'idea delle maggiori soggezioni di esercizio della rete, le quali riducono di molto i margini di intervento per evitare o recuperare ritardi nella marcia dei treni.

Dobbiamo poi tener presente quel che ha rilevato l'onorevole Jervolino, che cioè altre Nazioni non hanno avuto distruzioni di linee ferroviarie come le nostre.

I treni viaggiatori in circolazione giornalmente sulla rete, che erano, nel 1938-39, 4.575, pari a treno-chilometri 368.351, sono saliti a 6.140, pari a treno-chilometri 461.341, oltre ai 25.000 treno-chilometri aggiunti per il periodo estivo (aumento medio circa il 30 per cento).

Anche i treni merci, malgrado la ben nota situazione di traffico di questo settore, sono in aumento: da 159.965 a 163.711 treno-chilometri giornalieri.

Molti treni merci, specialmente i treni derrate, così importanti per l'economia nazionale, sono costretti — come molti dei principali treni viaggiatori — a percorrere anche più di mille chilometri, per la sfavorevole configurazione geografica del nostro Paese agli effetti della celerità dei trasporti.

In queste condizioni, può accadere che una certa aliquota, peraltro molto limitata, di treni legati a tanti vincoli possa non viaggiare in orario, nonostante le cure degli organi preposti a questo delicato servizio e l'abnegazione di tutto il personale delle stazioni e dei treni.

Fra le cause occasionali che intervengono ad aggravare la situazione dianzi accennata, devono poi enumerarsi le seguenti: il ritardo dei treni corrispondenti esteri e quello causato dalle operazioni di frontiera (polizia e dogana) quando si verifica una mag-

giore affluenza di viaggiatori; i rallentamenti per numerosi lavori in corso, sia per le manutenzioni che per le nuove elettrificazioni ed i raddoppi dei binari; le maggiori soste nelle stazioni, anche esse non previste in orario, che si verificano in determinati periodi dell'anno per eccezionale affluenza di viaggiatori; eventuali guasti al materiale rotabile; frane od allagamenti in conseguenza di alluvioni; scariche elettriche atmosferiche con danni alle linee aeree ed ai locomotori, eccetera.

D'altra parte, per utilizzare convenientemente le linee ed il materiale e per assicurare servizi celeri e con velocità commerciali sempre più elevate, gli orari vengono impostati senza poter lasciare larghi margini di tempo ed il ricupero dei ritardi è consentito entro determinati limiti.

Il personale ferroviario dell'esercizio ha sempre considerato un impegno d'onore del proprio lavoro quello di assicurare ai treni il rispetto dell'orario ed i viaggiatori avranno constatato, più di una volta, con quale premurosa insistenza viene raccomandato il sollecito flusso dei viaggiatori durante le fermate.

Ho ricordato al personale tutto, e specialmente a quello dei treni, di macchina e delle stazioni, di tener fede a questo impegno in modo da ridurre i ritardi alle sole cause occasionali, fuori di ogni possibilità di controllo e di recupero.

Non mancherò, però, di intervenire energicamente ove i ritardi dovessero attribuirsi a difetti di organizzazione o a responsabilità individuali.

Vengono lamentati, in alcuni limitati periodi stagionali e per alcune linee e relazioni di traffico, eccessivi affollamenti dei treni, con disagio per i viaggiatori che non riescono ad assicurarsi il posto a sedere. Questa situazione non è stata trascurata dall'Amministrazione ferroviaria, la quale, anzi, si è sempre preoccupata di attuare i tempestivi possibili provvedimenti atti a fronteggiare le punte di eccezionale affluenza di viaggiatori su determinati treni.

Prescindendo dal favorevole clima di questa stagione autunnale, che ha prolungato il periodo del più intenso traffico estivo, è sempre possibile che si determinino periodi di imprevista affluenza di viaggiatori nei giorni di saldatura fra l'orario ferroviario estivo e quello invernale, perchè, inevitabilmente, il traffico non può subire una variazione netta in corrispondenza di una data fissa: come noto, l'orario invernale ha luogo alla fine di settembre od ai primi di ottobre, in data stabilita preventivamente in sede di Conferenza europea degli orari.

Allo scopo di attenuare il passaggio da un giorno all'altro fra i due orari, e se la stagione è propizia al traffico viaggiatori, vengono disposte proroghe di treni, di fermate estive e di circolazione di carrozze di rinforzo assegnate, d'estate, ai treni permanenti. Quest'anno è stata disposta anche la proroga di numerosi treni estivi. Questi provvedimenti a carattere ricorrente nei periodi di saldatura stagionale, l'istituzione di un maggior numero di treni e la maggior composizione di carrozze nei periodi di prevedibile più elevata affluenza, tendono ad evitare l'affollamento e ad assicurare a tutti i viaggiatori un confortevole viaggio.

Per quanto si riferisce al miglioramento, noi, con il piano quinquennale, abbiamo in costruzione 350 nuove carrozze viaggiatori, che verranno assegnate naturalmente a tutta la nostra rete, senza distinzione di regione, ed oltre 200 automotrici, che ci consentiranno di effettuare un servizio viaggiatori più rispondente ai desideri della popolazione.

Come ho già ampiamente dichiarato alla Camera, tutte le questioni riflettenti lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale ferroviario hanno occupato un posto di primissimo piano nella mia azione ministeriale: la maggior parte di esse ha già trovato soddisfacente definizione, le poche tuttora sul tappeto, comprese quelle concernenti gli assuntori, saranno prossimamente risolte. Pertanto ogni agitazione in questa fase sarebbe intempestiva ed ingiustificata e si risolverebbe in danno per l'azienda e per il personale stesso.

Onorevoli colleghi, ho sottoposto alla vostra attenzione quelli che sono i principali problemi del settore dei trasporti, soffermandomi su quanto è stato fatto finora e

quanto occorre fare per la loro soluzione, con il vostro aiuto, con il vostro consiglio, con la vostra collaborazione e con il vostro voto.

Non pochi e non lievi sono gli ostacoli che troviamo sulla nostra strada; e veramente ardue sono le difficoltà di ordine economico-finanziario.

Non tutti i suggerimenti, non tutte le richieste di lavori e di interventi sono quindi suscettibili di accoglimento: ma le vostre aspirazioni, che riflettono quelle delle popolazioni, saranno ben presenti nella mia mente, nel quadro delle esigenze che occorre soddisfare.

L'importanza del settore dei trasporti nell'economia nazionale, l'interesse pubblico che alla politica dei trasporti è collegato, ci spingono a proseguire con lena instancabile nel nostro faticoso, diuturno lavoro, perchè sono convinto che la soluzione di ogni problema nel nostro settore reca un contributo notevole al raggiungimento di quella finalità che è negli intendimenti di ciascuno di noi: il benessere ed il progresso del nostro Paese. (2) (*Vivissimi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sugli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è quello del senatore Imperiale.

JERVOLINO, *relatore*. Mi rimetto a quello che dirà il Ministro che — avendo presenti le notizie fornite dai competenti servizi — potrà meglio valutare le richieste varie fatte dal senatore Imperiale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il riordino dei magazzini approvvigionamenti ha lo scopo di specializzare i magazzini portandoli a contenere possibilmente materiali di uso specifico dei singoli servizi dell'esercizio.

Nel Meridione esistono, oltre i magazzini della Sicilia, i soli magazzini di Napoli e Foggia.

(2) Vedi allegato a pag. 2084

Per entrambi è evidentemente previsto il mantenimento, data l'estensione dei compartimenti che devono servire.

Il magazzino di Foggia è stato, in relazione alle necessità del servizio, destinato a scorte della trazione per le officine viciniori. Non sono previste riduzioni di agenti presso tale magazzino.

In realtà, si tratta di una migliore utilizzazione degli impianti periferici del servizio approvvigionamenti in tutta la rete, con la quale si tende a convogliare, in pochi magazzini gestiti dal servizio, tutte le scorte dell'esercizio.

IMPERIALE. Le ho fatto presente che già un locale del magazzino è stato dato all'officina veicoli; il che sta a dimostrare che vi è una smobilitazione in atto di quell'impianto. Per quanto riguarda il materiale della trazione ritengo vi sia un equivoco. Che non si tratti dei pezzi di ricambio per locomotive americane che sono già in disuso?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lei mi ha chiesto una risposta, ed io le ho dato una risposta la quale, evidentemente, è consacrata a verbale. In questa risposta io le ho detto, dopo aver interpellato l'Amministrazione, che il magazzino di Foggia è stato, in relazione alle necessità del servizio, destinato a scorte della trazione e che non sono previste riduzioni di agenti.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Scappini e Mariotti.

JERVOLINO, *relatore*. Anche per quest'ordine del giorno mi rimetto al Governo per le stesse considerazioni fatte sull'ordine del giorno del senatore Imperiale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La ricostruzione del tronco di linea Firenze-San Pietro a Sieve richiede ingenti lavori, sia alle opere d'arte sia all'armamento, per un importo complessivo dell'ordine di 1.700 milioni di lire di cui, almeno per il momento, non si ha disponibilità in quanto tutti gli stanziamenti che è stato possibile reperire si sono dovuti devolvere per più urgenti e impor-

tanti lavori produttivi per il potenziamento e rinnovamento degli impianti delle linee a grande traffico, onde garantire sulle linee stesse la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

D'altra parte, è da considerare che, con la riattivazione del tronco Crespino-Marradi, avvenuta nell'ottobre 1957, le comunicazioni ferroviarie fra Faenza e Firenze sono state ripristinate tramite la diramazione Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Ora, sono convinto dell'importanza di una comunicazione diretta; ma una comunicazione per il momento esiste. Per venire incontro alle popolazioni interessate, mi sono preoccupato che, per gli abbonamenti ridotti per operai, impiegati e studenti, in partenza dalle stazioni della tratta Marradi-San Pietro a Sieve e diretti a Firenze, la tassazione venisse effettuata sul chilometraggio virtuale relativo al prezzo della linea diretta fuori esercizio, come se la linea fosse stata ricostruita. Ho avuto recentemente — e lei l'ha ricordato — dall'avvocato Speranza un vasto memoriale sulla questione e ho assicurato che essa sarebbe stata da me personalmente esaminata. E non v'è dubbio che il problema sarà tenuto particolarmente presente, allo scopo di reperire, appena possibile, i mezzi necessari.

Comunque, non bisogna dimenticare che ci sono altre linee del centro d'Italia che non sono state ancora ricostruite affatto e che, in ogni caso, bisognerà procedere con una certa gradualità.

Presidenza del Vice Presidente BOSCO

SCAPPINI. In sostanza lei, signor Ministro, prende in considerazione l'ordine del giorno. Mi consenta allora, a proposito dell'invito che io le avevo fatto, di sapere se sia possibile stabilire un appuntamento con la delegazione del Mugello.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* La pregherei di far sì che questo incontro avvenga non prima della metà di novembre, perchè — tra l'altro — vorrei esaminare la questione attentamente in tutti i suoi aspetti.

SCAPPINI. D'accordo. Dopo la discussione dei bilanci sarà mia premura di ricordarle l'appuntamento.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Ragno. Il senatore Ragno però non è presente.

BARBARO. Faccio mio l'ordine del giorno dell'onorevole senatore Ragno.

JERVOLINO, *relatore.* La Commissione si rimette al Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* La convenienza della costruzione di tale tronco è stata più volte esaminata, prima nel 1948 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e poi nel 1956 presso il Ministero dei trasporti, dalla Commissione interministeriale per lo studio di un piano regolatore dei trasporti terrestri; ma, pur essendo stata compresa nel programma delle nuove costruzioni ferroviarie, in Sicilia la costruzione di quel tronco non è stata ritenuta urgente. D'altra parte, le condizioni attuali del bilancio statale non consentono di assumere impegni per nuove costruzioni ferroviarie; nel caso in specie, data la notevole difficoltà che i terreni presentano, la costruzione del prolungamento in parola verrebbe a costare non meno di 10 miliardi. Quindi per il momento non posso dare nessuna assicurazione.

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

BARBARO. Non insisto nella speranza che presto le condizioni del bilancio

consentano la realizzazione di questa importante opera pubblica.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Trabucchi, De Bosio, De Unterrichter e Cenini.

JERVOLINO, *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le comunicazioni ferroviarie tra Verona e Bologna sono assicurate in via permanente da 28 treni circolanti nel periodo compreso dalle ore 4 alle 22, e da altri 3 treni nelle rimanenti ore notturne. Il quantitativo complessivo può ritenersi sufficiente rispetto alle esigenze del traffico normale, sia diurno che notturno, in considerazione della naturale contrazione del traffico che si ha durante la notte.

Nel periodo estivo, il quantitativo complessivo dei treni aumenta per fronteggiare le maggiori necessità stagionali connesse al movimento da e per le località di villeggiatura.

Per quanto riguarda gli allacciamenti a Bologna tra i treni della linea del Brennero e quelli della linea per Roma ed Ancona, si fa presente che questi, nella quasi totalità dei casi, sono soddisfacentemente assicurati. Molte comunicazioni sono garantite senza trasbordi, altre a mezzo di opportune coincidenze. Le relazioni con Roma sono più numerose e più dirette, in quanto la maggior parte dei treni che servono la linea del Brennero hanno origine e termine di corsa a Roma. Gli intervalli di coincidenze per e da Ancona risultano talvolta più estesi, in considerazione anche delle diverse esigenze di traffico delle linee afferenti e del tempo indispensabile alle operazioni di manovra, quando occorrono. D'altra parte, bisogna tener presente che gli intervalli fra i treni coincidenti non sempre possono essere brevissimi come auspicato, poichè i convogli interessati debbono servire a scopi ben definiti in funzione del traffico di ciascuna linea in sè considerata e in relazione alle altre coincidenze alle quali i treni stessi sono vincolati nel loro lungo percorso. Posso assicurare l'onorevole presentatore dell'ordine del giorno, comunque, che le necessità del pubblico sono costantemente seguite, per poterle soddisfare nel miglior modo possibile tutte le volte che le esigenze della circolazione e dei servizi generali lo consentano. In particolare, con l'impostazione del prossimo orario viaggiatori, che entrerà in vigore il 31 maggio 1959, si cercherà di contenere questi inconvenienti.

Per quanto riguarda il raddoppio della Bologna-Verona, faccio presente che per tali lavori occorre una spesa di 15 miliardi, che per ora non è compresa in alcun programma.

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

TRABUCCHI. Mi accontento della speranza.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno dei senatori Trabucchi, De Unterrichter, De Bosio e Cenini.

JERVOLINO, *relatore*. Le considerazioni svolte dal senatore De Unterrichter mi sembrano degne della massima considerazione, per cui rivolgo premure al ministro Angelini di accogliere l'ordine del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La trasformazione a corrente continua del sistema di trazione della Bolzano-Brennero apporterebbe, senza dubbio, vantaggi nella celerità delle comunicazioni ferroviarie, ma la sua effettuazione è condizionata alla graduale realizzazione dei lavori necessari per il miglioramento dei traffici di confine nel loro complesso e agli stanziamenti che potranno essere gradualmente reperiti in relazione ai diversi gradi di urgenza.

A questo proposito debbo dire all'onorevole Trabucchi che si sta esaminando la possibilità di affrontare anche tutti questi problemi nel quadro dell'attività dell'Eurofima.

CORBELLINI. Bisogna pensare che fino a Trento si va a corrente continua a 1.500, da Bolzano al Brennero si va a trifase e oltre a monofase. È un assurdo che fa ridere tutta l'Europa!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori De Luca Luca e Primerano.

JERVOLINO, *relatore*. Signor Presidente, non conosco i termini della questione e non potrei quindi dare assolutamente un parere al riguardo. Mi rimetto anche per questo ordine del giorno a ciò che dirà il Ministro dei trasporti, il quale ha richiesto ai competenti servizi precise notizie in merito alla invocata convenzione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'esigenza di evitare che la gestione delle Ferrovie dello Stato sia di continuo appesantita da concessioni e da facilitazioni di viaggio senza adeguata contropartita finanziaria, ha reso necessario disporre una revisione generale delle convenzioni esistenti in materia di scambio con le aziende ferrotranviarie. Da ciò il decreto ministeriale 18 ottobre 1957, che dispone il rinnovo delle convenzioni sulla base del criterio del valore di scambio, decreto la cui applicazione è stata peraltro sospesa.

Tuttavia la rigida applicazione del criterio anzidetto avrebbe potuto indurre le aziende ad una drastica riduzione dei biglietti delle Ferrovie dello Stato sinora elargiti al loro personale. Un apposito accordo è stato promosso tra le Ferrovie dello Stato e le associazioni delle aziende interessate; tale accordo prevede la particolare agevolazione di calcolare i biglietti delle Ferrovie dello Stato a metà tariffa anzichè a tariffa intera. Riducendosi infatti sensibilmente l'onere delle aziende, queste potranno mantenere inalterate in pratica le concessioni di viaggio ai loro dipendenti.

È previsto comunque che tale accordo entrerà in vigore il 1° gennaio 1959 e che le relative conseguenze finanziarie saranno valutate dopo il 30 marzo 1960. Facciamo cioè un periodo di esperimento.

Pare pertanto opportuno rinviare a dopo tale data ogni eventuale riesame della materia.

PRESIDENTE. Domando al senatore De Luca Luca se mantiene il suo ordine del giorno.

DE LUCA LUCA. Signor Presidente, io questa mattina non ho svolto il mio ordine del giorno credendo di compiere un atto di cortesia data l'ora tarda ed anche perchè a tarda ora evidentemente anche i buoni argomenti bisogna metterli da parte. Inoltre ho rinunciato a svolgerlo perchè l'onorevole Ministro — mi consenta — con un sorriso da monsignore mi aveva fatto sperare nell'accoglimento dell'ordine del giorno stesso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Vuol dire che lei ha interpretato male il mio sorriso di questa mattina. Io ho detto che, avendo letto il suo ordine del giorno, che era facilmente comprensibile, le avrei risposto senza che fosse necessario che lei lo illustrasse, perchè lei, più di quello che c'è scritto, sono sicuro che non può dire.

DE LUCA LUCA. Lei fa una questione di bilancio puntando decisamente sul personale delle ferrovie in concessione. Onorevole Ministro, mi perdoni: quando si vuole sanare il bilancio delle Ferrovie dello Stato la prima cosa da fare, secondo me, sarebbe quella di mettere il dito sulla piaga permanente delle ferrovie in concessione.

L'Amministrazione ferroviaria si trova di fronte a questa situazione veramente aberrante: ferrovie in concessione le quali da circa mezzo secolo stanno presentando allo Stato un bilancio eternamente passivo. Onorevoli colleghi, sapete perchè questi famosi privati che presentano da circa 50 anni un bilancio passivo continuano a gestire quelle linee? Perchè c'è lo Stato che rimette i nove decimi su tutti i bilanci deficitari di queste aziende che hanno in concessione le ferrovie. E si tratta di miliardi all'anno che lo Stato rifonde per queste linee ferroviarie in concessione.

Comunque lei adesso, onorevole Ministro, mi parla di bilancio e punta decisamente, ripeto, proprio sul personale ferrotranviario il quale da 40 anni aveva un biglietto gratuito ed un altro a riduzione del 50 per cento. Ma lei con quel decreto sopprime quello che ormai poteva essere considerato un diritto acquisito da parte degli autoferrotranvieri.

Dico di più. Lei poco fa ha dichiarato che in un primo momento aveva emesso il decre-

to e che poi lo aveva sospeso. Ebbene, sa perchè lo ha sospeso? Glielo dico io sinceramente: lo ha sospeso perchè eravamo in periodo elettorale ed evidentemente era preoccupato di una eventuale adeguata risposta che gli autoferrotranvieri avrebbero potuto dare nei confronti del Partito della democrazia cristiana.

Ma, a parte questa considerazione, onorevole Ministro, le sembra giusto tutto questo? Lei mi parla di un accordo intervenuto tra l'Amministrazione ferroviaria e — nientepopodimeno! — le organizzazioni padronali delle ferrovie in concessione, cioè la Fenit e l'Untic. Proprio lei, onorevole Ministro, che è un Ministro democristiano ma democratico, come molti dicono in Italia, mi fa questo accordo con le organizzazioni padronali senza invitare i sindacati dei lavoratori? Poteva anche invitare i sindacati dei lavoratori, i quali avrebbero per lo meno contribuito ad illuminarla a prendere un provvedimento più giusto. Io vorrei insistere, onorevole Ministro perchè ella ritorni sui suoi passi. Guardi che i ferrotranvieri sono in agitazione: hanno proclamato uno sciopero di 48 ore al quale hanno aderito tutti i sindacati indistintamente, da quelli democristiani a quelli socialdemocratici, alla C.G.I.L. Se si mettono in lotta, lei i ferrotranvieri li conosce. Siccome lei mi dice che entro il 1960 sarà riveduta tutta la materia, io vorrei pregarla perlomeno di sospendere quel decreto che ha emesso in data 18 ottobre 1957, di indire un'altra riunione in cui ci siano i rappresentanti dei lavoratori e fare in modo da prendere provvedimenti che si possono adottare senza danneggiare il personale. Non mi pare possibile lasciare la cosa così com'è. Insisto perchè ella riveda questa questione.

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

JERVOLINO, *relatore*. La Commissione si riporta a ciò che dirà l'onorevole Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La linea Civitanova Marche-Fabriano, come altre della zona, è stata tenuta in particolare considerazione per cui, pur con l'attuale limitata disponibilità di automotrici, è stato possibile servirla con questi mezzi per tutti i treni, ad eccezione di una sola coppia, la cui effettuazione con materiale ordinario è necessaria per far fronte giornalmente a trasporti particolari.

Le automotrici in servizio su tali linee hanno subìto migliorie recentemente e consentono, date le caratteristiche di quelle linee, di conseguire la maggiore possibile celerità ed una notevole regolarità.

D'altra parte, pur considerando l'importanza dei centri serviti, non si può disconoscere che trattasi di servizi a breve percorso, locali, ai quali, con le attuali dotazioni, non è possibile assegnare automotrici attrezzate per lunghi percorsi; e ciò tanto a maggior ragione se si tiene conto che circa il 50 per cento del parco è costituito da mezzi uguali o di caratteristiche inferiori a quelle qui usate.

Non è da escludere, tuttavia, che l'acquisizione di nuovo materiale possa consentire di riesaminare la questione in avvenire.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Barbaro.

JERVOLINO, *relatore*. Per il primo ordine del giorno mi rimetto a quel che dirà l'onorevole Ministro.

Per gli altri due aggiungo anche la mia preghiera al Ministro di tenerli nella doverosa considerazione, trattandosi di linee ferroviarie e di lavori che, prevalentemente, dovranno migliorare i viaggi nel Mezzogiorno d'Italia.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. I vincitori del concorso a 1.500 posti di allievo aiuto-macchinista, indetto con decreto ministeriale 21 marzo 1956, n. 3630, assunti in servizio il 1° ottobre 1957, risultarono 1.418, in quanto nei Compartimenti di Milano, Palermo e Roma non furono coperti tutti i posti messi a concorso.

L'Azienda, pur avendo la facoltà di addivenire a spostamenti da un Compartimento ad un altro dei riusciti idonei oltre il numero fissato, quando in qualche sede non si coprano i posti messi a concorso, in considerazione

della particolare situazione degli organici del personale, non si avvalse di tale facoltà, ed è pertanto ormai scaduto il termine di sei mesi per esercitare la facoltà di assumere gli idonei in questione.

Tuttavia, poichè la situazione del personale di macchina, come si presenterà nel futuro, sarà tale da permettere una graduale immissione di tutti gli idonei del concorso di cui trattasi, — che ammontano a 392 e non a 70, come indicato nell'ordine del giorno del senatore Barbaro — è stato predisposto un apposito schema di disegno di legge che autorizza l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad assumere in servizio tutti i predetti idonei, in relazione alle disponibilità dei posti di organico che si verificheranno entro il 31 dicembre 1960.

Oggi, senza apposita legge, non è possibile assumerli, perchè è scaduto il termine.

BARBARO. E in conclusione, onorevole Ministro, saranno assunti?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Entro il dicembre 1960, ma forse anche prima.

BARBARO. Raccomando che si proceda con la massima urgenza a queste assunzioni, perchè Ella sa benissimo, onorevole Ministro, in quale drammatica e penosa situazione vivono coloro che hanno vinto il concorso, ma, ciò non di meno, non sono stati ancora assunti in servizio!... Se gli interessati si fossero rivolti al Consiglio di Stato, certamente avrebbero avuto ragione e soddisfazione, perchè sono risultati pienamente idonei e conseguentemente vincitori del concorso!...

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Barbaro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Il raddoppio del tratto Reggio Calabria-Villa San Giovanni è compreso, per tre miliardi di lire, nel programma generale di raddoppio dell'intera linea tirrenica, ma non si è ancora potuta assicurare la copertura finanziaria, essendosi dovuta dare la precedenza al raddoppio di altre tratte della stessa linea, dove più sentite erano le esigenze del traffico. La mia Amministrazione ed io intendiamo comunque realizzare tale opera con tutti i mezzi possibili, cercando anche di ottenere l'intervento della Cassa del Mezzogiorno. Per quanto riguarda la costruzione di un pontile per automobili accanto all'invasatura dei traghetti di Reggio Calabria, faccio presente che tale opera non è, per il momento, prevista.

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

BARBARO. Noi abbiamo ben presente, onorevole Ministro, l'impegno assunto dal suo predecessore di fronte al Senato. Sarebbe ben curioso, per non dire strano e quanto mai illogico, che proprio l'ultimo tratto, che è poi il più importante e necessario, rimanesse escluso. Il raddoppio è addirittura indispensabile per lo smistamento dell'importantissimo e sempre crescente traffico tra le due grandi arterie longitudinale: la tirrenica e la jonico-adriatica.

PRESIDENTE. Segue il terzo ordine del giorno del senatore Barbaro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ho detto prima che esiste una gradualità nell'attuazione dei nostri programmi. È logico che, finchè determinate linee sono in condizione di poter assolvere, anche con i nuovi sistemi di blocco e di segnalazione, l'esercizio, dobbiamo realizzare prima quelle opere dove queste condizioni non si verificano.

L'elettrificazione ed il raddoppio della linea ionica richiederebbero una spesa, per 590 chilometri di linea, di oltre 100 miliardi. A tutt'oggi tale provvedimento non si è potuto includere in nessun programma. Comunque, prendiamo atto della sua segnalazione.

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

BARBARO. La realizzazione di tale programma di potenziamento, raddoppiamento ed elettrificazione della jonico-adriatica è di enorme importanza. Si tratta infatti di

completare la rete italiana, chiudendo il circuito, e consentendo la creazione di quell'anello di circolazione rotatoria ferroviaria a cui ho più volte accennato, e a cui saranno gli onorevoli signori della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, volenti o nolenti, portati, come conferma molto autorevolmente un maestro d'ingegneria ferroviaria e cioè Sua Eccellenza l'illustre amico senatore Corbellini, Presidente della 7ª Commissione parlamentare, dai fatti reali, e precisamente dall'intensificarsi sempre maggiore dei traffici, i quali, come è facile prevedere, saranno ben presto tanto imponenti, da non poter essere assolutamente assorbiti da una sola linea e da costringere al completo potenziamento della seconda, della ionico-adriatica, che si presta, ripeto ancora una volta, molto meglio ad assorbire, in parallelo, qualunque prevedibile aumento di traffico!...

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Valenzi, Palermo, Bertoli, Sansone, Cerabona, Jodice e Cecchi.

JERVOLINO, *relatore*. Ho già detto che è a mia personale conoscenza l'impegno con cui l'Ispettorato generale della motorizzazione civile segue questo problema, ed ho anche prospettato che la difficoltà è da parte del Ministero del tesoro. Ciò nonostante aggiungo, alle premure rivolte dai colleghi di quel settore, anche le mie, affinchè il problema abbia una rapida soluzione. Il che si tradurrà non solo in un beneficio della zona interessata ma anche della società concessionaria, data l'importanza turistica dei luoghi attraversati dalla Circumflegrea.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La risposta l'ha già data il relatore. Posso aggiungere che sono convinto della necessità dell'opera. Vorrei però che tutti gli ordini del giorno suggerissero anche i mezzi di finanziamento.

Un apposito schema di disegno di legge per lo stanziamento dei fondi necessari (circa 4 miliardi) è già stato predisposto dal mio Ministero, ma non ha potuto ancora ottenere l'assenso del Tesoro, date le note condizioni del bilancio statale.

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

VALENZI. Noi non possiamo evidentemente darle i miliardi, onorevole Ministro. Noi possiamo al massimo esprimere un parere, un voto, che in questo caso può aiutarla; quindi non si spiega il tono polemico da lei usato. Comunque tutto ciò non ha importanza: quel che è importante è che lei sia d'accordo. Da parte nostra faremo senz'altro quel che sarà possibile fare, però quello che vorrei sapere è se l'onorevole Ministro accetta la richiesta contenuta nel nostro ordine del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'accetto, nel senso che sono convinto della necessità di perfezionare l'opera. Le ho detto che ho già predisposto un disegno di legge al riguardo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Palermo, Valenzi, Sansone, Bertoli, Cerabona, Jodice e Cecchi.

JERVOLINO, *relatore*. Signor Presidente, non so se ci siano gravi difficoltà per accogliere la richiesta contenuta nell'ordine del giorno; aggiungo anche le mie premure perchè il problema sia guardato con la massima benevolenza.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Tutti gli studi ed i programmi, parte realizzati, parte in corso di attuazione, di ammodernamento della rete (costruzione di materiale nuovo, migliorie a quello esistente, elettrificazione, dieselizzazioni, eccetera) hanno per scopo precipuo quello di migliorare il servizio e di ridurre le spese, specie quelle per la manutenzione del materiale. È evidente, pertanto, che in definitiva si dovrà avere una sensibile riduzione del personale operaio sia negli impianti delle Ferrovie dello Stato che nelle officine private.

Ciò premesso, si precisa che l'asportazione di macchine utensili dalle officine di Pietrarsa si riferisce, parte a tipi sorpassati e per età e per condizioni di manutenzione, comunque non utilizzati da quelle officine, parte a

macchine eccedenti i reali bisogni. Per converso, alle officine di Pietrarsa è stata recentemente assegnata una saldatrice automatica e presto ne saranno inviate altre. Sono stati recentemente sistemati lo spogliatoio generale e quello del personale addetto alle lavorazioni a caldo. Sono poi in via di sistemazione, o lo saranno fra breve, il reparto saldature, l'ufficio organizzazione e la torneria generale. La diminuzione del personale in forza alle officine in esame, conseguenza delle minori necessità di riparazione, specie delle locomotive a vapore, è avvenuta, parte, in seguito a domanda degli interessati, parte, per distacco senza cambio di residenza alle locali officine di Granili. Si conferma, per l'avvenire, l'intendimento di affidare alle officine di Pietrarsa la riparazione delle parti meccaniche delle locomotive Diesel che stanno entrando in servizio, e che sarà man mano adeguata l'attrezzatura per le relative lavorazioni.

PRESIDENTE. Senatore Palermo, è soddisfatto della risposta dell'onorevole Ministro?

PALERMO. Io prendo atto della dichiarazione con la quale il Ministro si impegna a potenziare quelle officine, e che ci dà il diritto a sperare che non si procederà ad ulteriori licenziamenti. Un punto mi permetto di richiamare alla sua attenzione: ed è che l'officina di Pietrarsa, che è forse la più antica d'Italia, ha rappresentato sempre una fonte di lavoro per migliaia di operai. Tenendo presente la situazione attuale di Napoli, con 150 mila disoccupati, io faccio voti perchè dal potenziamento di questa officina sia possibile non solo garantire ma sviluppare il lavoro ad un numero sempre maggiore di operai.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Solari.

JERVOLINO, *relatore*. Mi rimetto al Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Ministero dei trasporti conviene sulla necessità che si provveda ad una regolamentazione dell'orario di lavoro degli addetti agli autotrasporti merci, analogamente a quanto si è fatto per il settore degli autotrasporti pubblici viaggiatori. L'auspicata regolamentazione riveste infatti motivo di particolare attualità e si rende necessaria sia dal punto di vista sociale che da quello della sicurezza della circolazione sulla strada. Trattasi però di materia di competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che è stato già interessato a promuovere l'elaborazione di apposito disegno di legge.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Solari.

JERVOLINO, *relatore*. Per la prima parte dell'ordine del giorno — come ho già detto nel mio intervento — è in atto, da parte del Ministero, lo studio per il reperimento dei mezzi e la definizione del programma di impiego. Quindi non posso che associarmi alla richiesta; ma — ripeto — dando atto che di questo problema il Ministero si sta già occupando.

Per il secondo e terzo punto dell'ordine del giorno dirò che si tratta di un voto che il Senato presenta al Ministero nella speranza che, superate anche qui le solite difficoltà, le due richieste possano essere accolte.

Quindi, per la seconda e terza parte, prego il Ministro di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. I provvedimenti finanziari già deliberati soddisfano alle prime urgenti necessità sorte per il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato ed il suo adeguamento alle esigenze di traffico andatesi prospettando negli ultimi anni.

Attuata questa prima fase di lavori, ed in relazione allo sviluppo dei traffici del prossimo futuro, potranno essere in seguito studiate le misure occorrenti per fronteggiare le ulteriori necessità.

Nel decidere la sostituzione di servizi ferroviari passivi con autoservizi, viene costantemente ed attentamente compiuto un accurato studio diretto a garantire le esigenze economiche e sociali delle zone interessate, as-

sicurando anzi frequentemente un miglioramento nelle comunicazioni esistenti.

Tengo a far presente che non ho mai deliberato la sostituzione di un servizio tranviario o ferroviario senza precedentemente attuare il servizio sostitutivo e senza tener sempre presente lo spirito della legge, cioè che la sostituzione deve migliorare i servizi e non peggiorarli.

Posso assicurarla che, dopo talune reazioni iniziali verificatesi in qualche caso, alla fine si è dovuto, da parte di tutti, compresi parlamentari, autorità locali e partiti, riconoscere che i varii provvedimenti erano stati proficui e non nocivi.

Il problema relativo all'esercizio delle autolinee sostitutive di linee ferroviarie si può considerare oggi in ulteriore fase di studio e troverà la sua definitiva soluzione nell'ambito della futura legge sulla disciplina dei servizi automibilistici in concessione, destinata a sostituire la vigente legge del 1939.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è esaurito.

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 numero 1*).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge.

Se ne dia lettura.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, 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 1958-59, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

Art. 4.

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

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, pubblicato nella " Gazzetta Ufficiale " n. 233 del 26 settembre 1958, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alle riduzioni dell'imposta erariale sui consumi di energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare » (141)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 26 settembre 1958, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alle riduzioni dell'imposta erariale sui consumi di energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

TRABUCCHI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze.

NATALI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi rimetto alla relazione ministeriale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

Articolo unico

È convertito in legge il decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alle riduzioni dell'imposta erariale sui consumi di energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare.

PRESIDENTE. Su questo articolo i senatori Bertoli, Valenzi, Luca De Luca, Gombi e Imperiale hanno presentato un emendamento tendente ad elevare la proroga proposta dell'articolo 1 del decreto-legge da cinque a dieci anni. Il senatore Bertoli ha facoltà di svolgerlo.

BERTOLI. Con la massima brevità voglio esporre le ragioni che stanno a favore del mio emendamento. Prima ancora che il Governo presentasse il decreto legge è stato presentato un disegno di legge, per la proroga di questa esenzione fiscale a favore dei Comuni del Mezzogiorno sul consumo dell'energia elettrica, dal Presidente della Giunta consultiva per il Mezzogiorno. La Giunta discusse questo progetto di legge che, invece di estendere l'esenzione a 5 anni, prevedeva l'esenzione per la durata di 10 anni e lo approvò all'unanimità.

Quali sono i motivi che stanno a favore di una maggior durata dell'esenzione? Alcuni di questi motivi sono gli stessi che sono portati a favore del progetto di legge governativo dal relatore senatore Trabucchi: favorire l'industrializzazione del Mezzogiorno, attenuare la differenza di costo dell'energia elettrica tra nord e sud, favorire la diffusione della civiltà. Ora, se queste ragioni sono valide per l'esenzione di 5 anni, sono altrettanto valide per sostenere che questa esenzione debba essere di 10 anni.

Ma vi sono altri motivi. Il decreto-legge presentato dal Governo estende i benefici della esenzione dall'imposta erariale non solo ai Comuni dell'Italia meridionale che erano previsti dalla legge che adesso viene prorogata, ma anche ai Comuni che godono dei benefici della legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, ed allora mi pare che, se si adotta questo criterio di estensione territoriale, dovrebbe adottarsi anche un analogo criterio di estensione nel tempo, affinchè i provvedimenti previsti dalla legge di proroga della Cassa ci estendano fino al 1965, mentre

l'esenzione fiscale proposta dal Governo con questo decreto-legge cessa tre anni prima.

Ma poi mi pare che sia da considerare anche che in generale, nel Mezzogiorno, i piani delle industrie che dovranno sorgere e che già esistono tengono conto dei costi di produzione dell'energia elettrica che costituiscono un peso notevole specialmente per le industrie chimiche; questi piani non sono previsti soltanto per cinque anni, ma per un numero maggiore di anni. Quindi, se si vuole che questi benefici siano utilizzati dalle industrie del Mezzogiorno, è necessario che il decreto preveda un'estensione nel tempo maggiore di quella di cinque anni.

D'altra parte, mi pare sia necessario considerare che, oltre all'imposta erariale, si paga anche un'imposta comunale sull'energia elettrica e che tale imposta costituisce un gravame maggiore di quella erariale. Ora, i Comuni del Mezzogiorno, essendo più poveri in genere dei Comuni dell'Italia settentrionale, hanno gravato con l'imposta comunale il consumo di energia elettrica al massimo limite possibile; e quindi, poichè non tutti i Comuni dell'Italia settentrionale hanno applicato l'imposta di consumo sull'energia elettrica al massimo previsto dalla legge qui, più che di una misura che favorirebbe i Conuni del Mezzoziorno, si tratta proprio di una misura di equità, di perequazione tributaria.

Queste mi pare siano le ragioni principali a favore. Per completare vorrei dire che le ragioni addotte dal relatore per contrastare l'estensione a dieci anni del decreto-legge mi pare non siano valide.

Che cosa dice infatti il relatore? Prima di tutto afferma che, siccome nei prossimi anni saranno installate nel Mezzogiorno delle centrali termiche e termonucleari, ciò potrebbe portare ad una diminuzione del prezzo dell'energia elettrica. Ma questa affermazione non corrisponde alla realtà, perchè si sa che il costo dell'energia prodotta dalle centrali termiche e specialmente da quelle termonucleari nei prossimi cinque anni sarà maggiore e non minore del costo attuale.

Dice inoltre il relatore che attualmente si sta studiando l'unificazione delle tariffe tra Italia meridionale e Italia settentrionale; ma noi sappiamo, così come abbiamo desunto da alcune discussioni che si sono svolte in questi giorni in seno al C.I.P., che questa unificazione delle tariffe porterà purtroppo ad un aumento delle tariffe medesime, nel caso venisse accettata così come è nelle intenzioni degli industriali dell'energia elettrica.

Ultima osservazione che fa il relatore è che la legge potrebbe favorire anche i consumi di lusso nell'Italia meridionale; ed egli si riferisce ai consumi di lusso che potrebbero esser fatti a Ischia o a Capri. Sono d'accordo che ad Ischia o a Capri ci saranno delle persone che faranno un uso voluttuario dell'energia elettrica; però mi pare che non sia accettabile, dal punto di vista della giustizia tributaria, il criterio di aumentare la pressione fiscale su moltissima povera gente, per la quale il costo dell'energia elettrica incide notevolmente sul bilancio familiare, soltanto per privare di un'agevolazione fiscale alcuni rischi che potrebbero fare un uso voluttuario della stessa energia.

Per queste ragioni, espresse così sinteticamente, penso che il Senato possa accogliere il mio emendamento che propone di estendere l'esenzione a dieci anni.

JANNUZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JANNUZZI. L'onorevole Bertoli si è fatto eco di un voto espresso dalla Giunta del Mezzogiorno del Senato, di cui egli è Vicepresidente e che io ho l'onore di presiedere, e che è in senso conforme al mio originario disegno di legge.

In verità la logica è nel senso che si protraggano quanto più è possibile queste disposizioni a favore dell'industria del Mezzogiorno, se è vero che per la concessione dei finanziamenti non vi è un limite. Ed è veramente anomalo che si crei un limite nella concessione dei benefici delle tariffe quando vi è un limite di tempo nella concessione dei finanziamenti. I due generi di provvedimenti dovrebbero andare di pari passo.

Però, per trovare una via di soluzione che a me sembra abbia anche una sua logica, proporrei di seguire una via intermedia tra la

mia proposta originaria e la proposta del Governo e cioè quella di protrarre i benefici sull'energia elettrica allo stesso termine dell'attività della Cassa del Mezzogiorno, cioè al 31 dicembre 1965. Sarebbe veramente strano che, anche se non si volesse andare oltre il 1965, si facessero terminare i benefici di cui discutiamo prima del 1965. Non c'è proprio nessuna ragione di essere nel termine di cinque anni: ci sarebbe una ragione per il termine decennale, ma se proprio non si volesse giungere ai dieci anni, almeno si faccia in modo che il termine in esame coincida con la prevista cessazione dell'attività della Cassa e con tutta l'armonica legislazione sull'industrializzazione del Mezzogiorno. Le leggi debbono essere fatte con una coerenza logica e con una euritmia di carattere economico. E perciò se il senatore Bertoli è d'accordo propongo che l'emendamento si modifichi con la potrazione del termine fino al 31 dicembre 1965, cioè fino al termine dell'attività della Cassa del Mezzogiorno.

BERTOLI. Sono d'accordo. Ritiro pertanto il mio emendamento ed aderisco a quello del senatore Jannuzzi.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento del senatore Jannuzzi, avendo il senatore Bertoli ritirato il proprio emendamento.

TRABUCCHI, *relatore*. La Commissione finanze e tesoro aveva, a maggioranza, deciso di proporre al Senato la proroga quinquennale non già perchè essa escludesse eventuali ulteriori proroghe ma perchè si riteneva fosse necessario tra cinque anni rivedere la situazione per stabilire se le norme fossero ancora necessarie, se fossero adatte o se dovessero essere sostituite con altre. Poichè oggi viene fatta una proposta di rinvio fino alla scadenza della legge sulla Cassa del Mezzogiorno, in modo che il Parlamento abbia la possibilità di esaminare insieme tutte le provvidenze per il Mezzogiorno e fra queste anche quella di cui al decreto-legge in esame, sembra alla maggioranza della Commissione che la proposta sia ragionevole e quindi l'accetta sperando che anche il Governo possa aderirvi pur restando fermo che come principio le esenzioni fiscali, specie quelle che riguardano alcune zone soltanto, debbono essere concesse in forma possibilmente restrittiva. Qui c'è una ragione di natura pratica che ci fa decampare lievemente da quel principio che pur vogliamo ancora oggi riaffermare. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

NATALI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo dovrebbe insistere per l'approvazione del testo così come è stato presentato; comunque, rendendosi conto delle osservazioni del relatore, si rimette al Senato.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento presentato dal senatore Jannuzzi tendente a sostituire nell'articolo 1 del decreto-legge alle parole: « di cinque anni a decorrere dal 6 ottobre 1958 » le altre: « fino al 31 dicembre 1965 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo unico nel testo modificato.

RUSSO, *Segretario*:

Articolo unico

È convertito in legge il decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alle riduzioni dell'imposta erariale sui consumi di energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare, con la seguente modificazione:

« Nell'articolo 1, le parole: "di cinque anni a decorrere dal 6 ottobre 1958" sono sostituite con le altre: "fino al 31 dicembre 1965" ».

PRESIDENTE. Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Annunzio di interpellanza

PRESIDENTE. Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

RUSSO, *Segretario*:

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria e del commercio, circa lo stato e le condizioni della meccanica e della meccanizzazione in Italia e circa gli orientamenti e i programmi del Governo per la loro maggiore possibile aderenza alle necessità della nostra agricoltura e per il più utile ed economico impiego dei mezzi meccanici (64).

BRASCHI

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

RUSSO, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quale posizione abbia assunto il Governo nei confronti della legge 10 febbraio 1958, n. 4, della Regione siciliana, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 9 ottobre 1958 (supplemento ordinario), legge in base alla quale il Governo regionale (o più esattamente l'Assessorato per l'agricoltura) è stato autorizzato a concedere un contributo per le spese di trasporto a mezzo ferrovia dei vini siciliani in carri serbatoio con destinazione oltre Napoli.

Il contributo è disposto in somma certamente lieve, lire 1,50 al litro, ma ammette il principio che una regione possa disporre premi di esportazione, perchè di tanto si tratta, per merce venduta in altre regioni della stessa Repubblica italiana, — e particolarmente in alcune regioni della Repubblica e non in tutte. — Se anche le altre regioni a statuto speciale prendessero analoghi provvedimenti non solo si potrebbero alterare le situazioni di mercato, ma addirittura si potrebbe dare occasione a provvedimenti di rappresaglia economica che certamente nuocerebbero alla unità di intenti e di cuori che deve essere sempre viva in tutta la popolazione italiana.

È poi indubbio che mentre l'Italia si accinge a mettere in atto la disciplina del M.E.C. non è opportuno si addivenga alla adozione di misure del genere di quella di cui si tratta per il commercio da regione a regione.

Se per alleviare situazioni di crisi della produzione vitivinicola siciliana provvedimenti del genere possono essere concepiti come opportuni, sembra indubbio che essi debbano essere adottati dal Parlamento nazionale come interessanti la totalità dei cittadini italiani (346).

TRABUCCHI

Ai Ministri del tesoro e della pubblica istruzione, per conoscere i motivi del ritardo nella corresponsione agli assistenti universitari degli arretrati, con decorrenza dal 1° luglio 1956, della indennità di ricerca scientifica di cui al disposto dell'articolo 17 della legge 18 marzo 1958, n. 349;

chiedono inoltre di conoscere i motivi per i quali, nella corresponsione mensile della suddetta indennità, iniziata col mese di luglio 1958, non viene tenuto conto delle variazioni dell'importo della indennità stessa, previste dalla legge secondo la posizione di carriera degli assistenti ed il possesso o meno della abilitazione alla libera docenza, ma l'indennità è contenuta per tutti gli assistenti nella misura minima prevista dalla legge;

segnalano il particolare disagio che deriva agli assistenti universitari dalle sopra esposte inadempienze, unitamente al deprecabile accumularsi di crescenti arretrati, con sempre più grave danno della categoria interessata e l'urgenza, pertanto, dei provvedimenti diretti alla eliminazione di così anomala situazione.

Gli interroganti chiedono risposta urgente e solleciti provvedimenti utili ad evitare agitazioni di categoria che sarebbero gravemente dannose in questo periodo di intensa attività universitaria e nella imminenza di inizio del nuovo anno accademico (347).

MACAGGI, CALEFFI

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 22 ottobre 1958

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 22 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30 con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10

Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (131).

ALLE ORE 16,30

I. Svolgimento delle interpellanze:

JODICE (ALBERTI, GATTO). — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia messo in atto per arginare l'epidemia di poliomielite in Campania, che ha assunto andamento crescente durante tutto il corso dell'estate e se non ritenga di dover approntare mezzi di carattere straordinario di fronte alla evidente insufficienza delle attrezzature ospedaliere (42).

GRECO (D'ALBORA). — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere per quali motivi la vaccinazione antipoliomielitica gratuita nella città di Napoli non è stata estesa ai bambini fino a sei anni di età come disposto invece per la città di Roma.

Un provvedimento per la vaccinazione fino a sei anni di età è vivamente atteso dalla popolazione napoletana che è la più colpita dalla epidemia, che nella città di Napoli ha assunto preoccupante sviluppo con elevato numero giornaliero di ricoveri (60).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (131).

La seduta è tolta (*ore 20,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO N. 1

ALLEGATO AL DISCORSO DEL SENATORE JERVOLINO

a) *Sussidi integrativi di esercizio concessi nell'anno solare 1957:*

1. – Tramvia Stresa-Mottarone	L.	6.000.000
2. – Ferrovia Biella-Novara	»	44.000.000
3. – Ferrovia Voghera-Varzi	»	27.000.000
4. – Società Nazionale Ferrovie e Tramvie	»	358.000.000
5. – Ferrovia Mantova-Peschiera	»	49.000.000
6. – Ferrovia Trento-Malè	»	60.000.000
7. – Ferrovia del Renon (Bolzano-Collalbo)	»	3.000.000
8. – Ferrovia Transatesina (Bolzano-Caldaro)	»	7.000.000
9. – Ferrovia della Val di Fiemme (Ora-Predazzo)	»	38.000.000
10. – Società Veneta Ferrovie	»	308.000.000
11. – Ferrovia Padova-Piazzola	»	41.500.000
12. – Ferrovia Centrale Umbra	»	155.000.000
13. – Ferrovia Roma-Viterbo	»	153.000.000
14. – S.T.E.F.E.R. (per le ferrovie e le tramvie extra-urbane)	»	620.000.000
15. – Ferrovia Sangritana	»	69.000.000
16. – Ferrovia Cumana	»	114.000.000
17. – Tramvie Provinciali di Napoli	»	410.000.000
18. – Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife	»	160.000.000
19. – Ferrovia Garganica	»	160.000.000
20. – Tramvia Bari-Barletta	»	162.000.000
21. – Strade Ferrate Sarde	»	690.200.000
22. – Ferrovie Complementari della Sardegna	»	1.244.000.000
23. – Tramvia Terni-Ferentillo	»	10.000.000
24. – Navigazione Lago d'Iseo (1956)	»	18.000.000
25. – Ferrovie Calabro-Lucane (per il decimo scoperto)	»	20.000.000
26. – Tramvie della Sardegna	»	36.000.000
Totale	L.	4.962.700.000

Segue: ALLEGATO 1.

b) *Sovvenzioni di esercizio rivalutate ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, da concedersi per l'esercizio 1958-59:*

Ferrovie (Cap. 35 del Bilancio)

1.	– Ferrovia Bergamo-S. Giovanni Bianco	L.	24.395.800
2.	– Ferrovie Modenesi (S.E.F.T.A.)	»	96.486.000
3.	– Ferrovie Reggiane	»	111.964.630
4.	– Ferrovia delle Dolomiti	»	71.627.000
5.	– Ferrovia Spoleto-Norcia	»	32.869.213
6.	– Ferrovia S. Spirito-Bitonto	»	11.707.000
7.	– Ferrovia Alto Pistoiese	»	10.009.000
8.	– Ferrovia Verona-Caprino Garda	»	8.819.000
9.	– Ferrovia Cancello-Benevento	»	36.523.530
10.	– Ferrovia Udine-Cividale e Carnia-Villasantina	»	25.403.500
11.	– Ferrovia Domodossola-Confine Svizzero	»	24.494.255
12.	– Ferrovia Fermana	»	30.469.780
13.	– Ferrovia Intra-Premeno	»	5.500.200
14.	– Ferrovia Pisa-Livorno	»	12.632.486
15.	– Ferrovia Siracusa-Vizzini	»	33.915.200
16.	– Ferrovie del Sud-Est	»	1.568.755.192
17.	– Ferrovia e funicolare Vesuviana	»	7.055.759
18.	– Ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga	»	196.141.000
19.	– Azienda Provincializzata Trasporti di Bologna	»	52.537.000
20.	– Ferrovia Suzzara-Ferrara	»	88.764.000
21.	– Ferrovia Parma-Suzzara	»	72.247.260
	Totale	L.	2.522.316.605

Tramvie e Funivie (Capp. 38 e 41 del Bilancio)

1.	– Stradella-S. Maria della Versa (cap. 38)	L.	2.403.358
2.	– Tramvie Veronesi (cap. 38)	»	11.507.000
3.	– Funivia S. Remo-Monte Bignone (cap. 41)	»	3.823.664
4.	– Funivia Lanzo d'Intelvi-S. Margherita (cap. 41)	»	730.000
	Totale	L.	18.464.022

ALLEGATO N. 2

ALLEGATO AL DISCORSO DEL MINISTRO ANGELINI

OPERE REALIZZATE ED IN CORSO DI REALIZZAZIONE PER IL POTENZIAMENTO E L'AMMODERNAMENTO DELLA RETE F. S.

1) Materiale rotabile (spesa complessiva miliardi 171):

	Immesso nella Rete dal 1955 al 1958	Che sarà immesso nella Rete in base ai programmi in corso di esecuzione
a) di nuova costruzione:		
Locomotive elettriche	140	165
Locomotive diesel da treni	16	109
Locomotive diesel da manovra	45	97
Elettromotrici e rimorchi	22	92
Elettrotreni ETR 300 e 250		5
Automotrici e rimorchi	182	252
Carrozze	294	434
Carrozze postali	70	55
Carri	3.089	7.121
b) ricostruito od ammodernato:		
Carrozze	149	123
Carri	1.737	495

2) Rinnovamenti e rafforzamenti dell'armamento per elevare le velocità ed il peso dei treni (spesa complessiva 94 miliardi):

a) eseguiti dal 1955 ad oggi:
2000 Km. di binario;

b) in corso in base ai programmi approvati:
Km. 2.500 di binario.

3) Potenziamenti delle linee (spesa complessiva miliardi 132):

a) rete meridionale (linea Battipaglia-Villa S. Giovanni e Reggio Calabria-Metaponto-Bari):

Raddoppi eseguiti: Km. 75;
Raddoppi in corso o da iniziare: Km. 61;
Impianti: posti di Movimento, prolungamento binari nelle stazioni, rinnovamento armamento, ricostruzioni e rafforzamento ponti;

Segue: ALLEGATO 2.

b) Rete centrale e settentrionale:

Raddoppi in corso o da iniziare: Km. 49,5;

Ampliamenti e rinnovamenti stazioni, prolungamento binari nelle stazioni;

Nuove stazioni di Napoli Centrale, di Milano P. N. (Linee Varesine) e di Trieste Centrale;

Potenziamento impianti della linea Trieste-Udine–Tarvisio, e delle stazioni di Luino e Domodossola;

Ricostruzione e rafforzamento ponti;

Nuovo allacciamento diretto a doppio binario tra Genova P.P. e la linea dei Giovi attraverso la Galleria di Granarolo;

4) Impianti di apparati centrali elettrici, di blocco manuale ed automatico (spesa complessiva miliardi 21);

5) Traghetto di Messina (spesa complessiva miliardi 3,3):

Una nuova nave da 4.800 tonn. che si aggiungerà alle 6 in servizio, ora in corso di costruzione;

6) Traghetto con la Sardegna (spesa complessiva miliardi 6,8):

Due nuove navi da 5.000 tonn. i cui motori sono stati già ordinati e in novembre seguirà l'ordinazione dello scafo e dell'allestimento;

Impianti a terra per opere ferroviarie.

7) Alloggi per il personale (spesa complessiva miliardi 12):

N. 1400 nuovi alloggi messi a disposizione del personale dal 1955 ad oggi;

N. 306 nuovi alloggi in corso di costruzione nell'anno corrente;

N. 2625 alloggi costruiti e in corso di costruzione con i fondi INA-CASA per i ferrovieri;

N. 630 alloggi costruiti e finanziati da costruire a cura delle Cooperative edilizie ferroviarie.

Segue: ALLEGATO 2.

EVOLUZIONE DELLE TARIFFE

In rapporto al costo della vita nelle reti ferroviarie dell'Europa occidentale (anno 1957 rispetto al 1938)

PAESI	Coefficiente di moltiplicazione del costo della vita	Coefficienti di moltiplicazione dei prodotti medi delle tariffe		Rapporto fra l'aumento delle tariffe e il costo della vita	
		Viaggiatori	merci	Viaggiatori	Merci
Germania	1,77	1,78 (2,09) (1)	2,03 (2,26) (1)	101 (118) (1)	115 (128) (1)
Belgio	4,03	3,29	3,51	82	87
Danimarca	2,40	1,90	1,93	79	80
Spagna (base 1935)	7,59	5,04 (5,24) (1)	4,91 (5,32) (1)	66 (69) (1)	65 (70) (1)
Francia	27,87	27,30	16,39	98	59
Gran Bretagna	2,72	2,16 (2)	2,47	82 (2)	91
Italia	63,87	40,59	42,40	64	67
Norvegia	2,41	2,17	2,83	90	117
Olanda	2,98	2,06	3,06	69	103
Portogallo	2,15	1,92	1,93	89	90
Svezia	2,26	1,97	2,26	87	100
Svizzera CFF	1,77	1,11	1,33	63	75

(1) Coefficienti dei mesi successivi agli aumenti tariffari del 1958.
(2) Dati relativi al 1956.

PREZZO MEDIO CHILOMETRICO DEI TRASPORTI FERROVIARI IN EUROPA NELL'ANNO 1957

(In lire italiane in base ai cambi finanziari del settembre 1958)

	Viaggiatori	Merci
Germania	6,09 7,13 (1)	11,44 12,78 (1)
Belgio	5,71	13,86
Danimarca	6,65	12,49
Spagna	4,05 4,21 (1)	9,49 10,28 (1)
Francia	7,56	9,40
Gran Bretagna	6,52 (2)	14,68
Italia	4,95	8,99
Norvegia	9,04	13,03
Olanda	5,76	10,03
Portogallo	4,93	10,76
Svezia	8,79	11,44
Svizzera CFF	7,26	20,08

(1) Prezzi medi dei mesi successivi agli aumenti tariffari del 1958.
(2) Prezzo medio del 1956.