

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

595^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 28 LUGLIO 1962

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Presidente MERZAGORA

INDICE

| | |
|--|--------------|
| CORTE COSTITUZIONALE: | |
| Annunzio di elezione di giudice . . . Pag. | 27791 |
| DISEGNI DI LEGGE: | |
| Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente | 27791 |
| Trasmissione | 27791 |
| « Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Lorenzo Spalino » (2062) (Approvazione): | |
| PRESIDENTE | 27792 |
| BERTONE, <i>relatore</i> | 27791 |
| MEDICI, <i>Ministro senza portafoglio</i> | 27792 |
| « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana » (2059) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione): | |
| PRESIDENTE | 27814 |
| BERTOLI | 27795 |
| D'ALBORA | 27804, 27813 |
| FLORENA, <i>relatore</i> Pag. | 27805, 27813 |
| GATTO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> | 27806 |
| GAVA | 27814 |
| * GENCO | 27802 |
| MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i> 27809 e <i>passim</i> | |
| RICCIO | 27812 |
| SANSONE | 27792 |
| INTERROGAZIONI: | |
| Annunzio | 27818 |
| PER LE FERIE ESTIVE: | |
| PRESIDENTE | 27816 |
| ALBERTI | 27814 |
| * CODACCI PISANELLI, <i>Ministro senza portafoglio</i> | 27816 |

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10).

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

G E N C O , Segretario, dà lettura del processo verbale.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Riordinamento dei ruoli organici del personale addetto agli Istituti di rieducazione dei minorenni » (1346-B) (Approvato dalla 2^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla 4^a Commissione permanente della Camera dei deputati).

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

Annunzio di elezione di giudice della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Informo che il primo Presidente della Corte di cassazione ha comunicato, a norma dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, contenente norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale, che il Collegio della Corte di cassazione, convocato il 27 luglio 1962, ha eletto il dottor Giuseppe Verzì giudice della Corte costituzionale, in sostituzione del defunto dottor Francesco Pantaleo Gabrieli.

Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

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

« Modificazioni al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1598, sulla industrializzazione dell'Italia meridionale ed insulare » (1290-B), previo parere della 5^a Commissione.

Approvazione del disegno di legge: « Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Lorenzo Spallino » (2062)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Lorenzo Spallino ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B E R T O N E , relatore. Credo che il Senato sarà concorde nell'accettare la proposta del Governo che le spese per i funerali del povero senatore Lorenzo Spallino siano assunte a carico dello Stato.

Tutti abbiamo conosciuto il senatore Spallino; sappiamo come egli abbia lavorato, come si sia sacrificato per il pubblico bene, sappiamo anche come purtroppo sia scomparso improvvisamente. Il suo ricordo e le

sue benemerenze sono nell'animo di tutti noi e credo quindi che il Senato vorrà approvare all'unanimità il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro senza portafoglio, senatore Medici.

M E D I C I . *Ministro senza portafoglio.* Il Governo si associa alle nobili parole pronunciate dal Presidente della Commissione finanze e tesoro.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

G E N C O , *Segretario:*

Art. 1.

Sono assunte a carico dello Stato le spese per i funerali del senatore Lorenzo Spallino.

(E' approvato).

Art. 2.

Alla spesa occorrente sarà provveduto mediante riduzione del fondo di riserva per spese impreviste, iscritto al capitolo 392 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle necessarie variazioni di bilancio.

(E' approvato).

P R E S I D E N T E . La Presidenza è sensibile all'unanimità espressa per questo disegno di legge. Particolarmente chi parla ricorda il compianto senatore Spallino e in questo momento lo ricorda anche agli italiani, che dalla sua opera hanno tratto beneficio perchè egli ha speso la miglior parte delle sue energie, di cuore e di intelligenza, a favore del pubblico bene.

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

(E' approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana » (2059) (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: « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

E' iscritto a parlare il senatore Sansone. Ne ha facoltà.

S A N S O N E . Onorevole Presidente, la mia sarà una dichiarazione di voto fatta a nome del Gruppo del Partito socialista italiano. Daremo voto favorevole a questo disegno di legge, anche se abbiamo delle perplessità che esporrò brevemente.

La Circumvesuviana era, fino a pochi anni fa, una delle più quotate ferrovie secondarie europee: la si portava ad esempio per la sua perfetta organizzazione tecnica e amministrativa. Senonchè, da sette, otto, dieci anni a questa parte non riesce più a trovare una esatta carburazione. La ferrovia Circumvesuviana ha una grande importanza per Napoli e dintorni essendo legata al turismo e alla zona industriale di Napoli. La situazione ad oriente di Napoli si presenta in queste condizioni: i Borboni crearono la ferrovia Napoli-Portici e posero i binari proprio lungo il litorale, creando così un primo sbarramento a quello che poteva essere lo sviluppo degli abitati costieri; la Circumvesuviana sorse entro l'entroterra, a 600-700 metri di distanza dalla ferrovia dello Stato; e a un centinaio ancora di metri sempre verso l'entroterra è sorta l'autostrada Napoli-Pompei, attualmente ampliata e prolungata fino a

Salerno, che è l'inizio della grande autostrada Napoli-Reggio Calabria.

La zona che è servita da questi tre grandi mezzi di comunicazione, ferrovie dello Stato, ferrovia Circumvesuviana e autostrada Napoli-Salerno, è la zona più popolata d'Italia; credo, anzi, che la densità di popolazione in questa zona raggiunga i limiti più alti non solo in Italia, ma in Europa. Se si pensa che dall'abitato di Napoli al Comune di San Giorgio, a quelli successivi di Portici, di Torre del Greco, di Torre Annunziata, fin quasi a Pompei e a Castellammare è tutto un abitato e ci sono circa 1 milione e mezzo di abitanti lungo la costa, il Senato si renderà conto dell'importanza della ferrovia Circumvesuviana.

Questa ferrovia, sorta molti anni fa, ha assolto egregiamente al suo compito. Tutto il traffico turistico da Napoli verso Pompei e verso le zone del Vesuvio è stato svolto sempre dalla ferrovia Circumvesuviana, ed essa ha assolto anche al compito di portare i pellegrini verso Pompei, dove sorge il noto santuario e dove c'è una affluenza continua di migliaia di cittadini. La ferrovia Circumvesuviana ha un suo tracciato che percorre sia il lato destro che il sinistro del Vesuvio per ricongiungersi alle spalle del Vesuvio stesso a Poggioreale per prolungarsi sino a Salerno, che è zona di molta industrializzazione e viene preconizzata come zona per l'espansione di Napoli. La ferrovia Napoli-Nola-Baiano — collegata e gestita dalla Circumvesuviana — serve tutto il Nolano, l'entroterra verso l'est del vulcano.

Quindi tutta la grande periferia di Napoli è affidata a questa ferrovia. Che cosa ad essa sia occorso, io non so, ma è certo che da un decennio a questa parte, o per la concorrenza della strada, o per la disorganizzazione dei servizi, o per il materiale rotabile non più idoneo, è certo che la ferrovia Circumvesuviana non risponde più alle esigenze per cui sorse. Si pensava di poter risolvere ogni problema con il raddoppio del binario tra Napoli e Torre Annunziata, dato il traffico intenso. Si tenga conto degli abitati serviti: Napoli ha un milione e 200 mila abitanti, S. Giorgio 20 mila, Portici 30 mila, Resina 50 mila, Torre del Greco 80 mila, Torre An-

nunziata 70 mila, Castellammare 60 mila, Pompei 15 mila; e tralascio Somma, S. Anastasia, S. Giuseppe eccetera. Sono tutti Comuni molto popolosi, per cui il traffico con la grande città, con Napoli cioè, è veramente intenso.

Quale dovrebbe essere allora la funzione della ferrovia Circumvesuviana? La ferrovia dovrebbe essere considerata come una metropolitana ed avere lo stesso andamento delle metropolitane di Londra, di New York, di Mosca. Se diamo alla Circumvesuviana questa importanza, allora ne potremo fare una ferrovia che potrà risolvere il problema dei trasporti a Napoli, anche nella previsione che la zona tra Sarno, Pompei e Scafati diverrà un centro di sviluppo industriale, ai sensi della stessa legge che istituisce la Cassa per il Mezzogiorno. Ora, praticamente tale sviluppo industriale dipende dall'organizzazione e dall'assetto che sarà dato alla Circumvesuviana. Se questa conserverà la struttura attuale, rivolta, più che al collegamento dei grandi centri vesuviani, al servizio turistico, così come fu ideata 30 o 40 anni fa, allora questi fondi stanziati a favore della ferrovia non dico che possano considerarsi sciupati, ma certo non saranno redditizi come potrebbero.

A riprova di quello che dico ricordo per esempio che il raddoppio del binario si è limitato ai tratti fra Napoli e Barra e poi fra Torre del Greco e Torre Annunziata, mentre il percorso Barra-Torre del Greco è rimasto a binario unico, nonostante che proprio quella sia la zona dove le esigenze sono maggiori. Attualmente la situazione dei grandi Comuni addossati a Napoli è veramente precaria, perchè, come detto, la ferrovia statale segue il tracciato borbonico che sbarra il mare a quei centri con la linea Napoli-Salerno-Battipaglia, mentre la Circumvesuviana li taglia addirittura a metà.

In tal modo Resina, di 50 mila abitanti, San Giorgio a Cremano, di 30 mila abitanti hanno al centro dell'abitato dei passaggi a livello che spaccano in due le cittadine, paralizzando le comunicazioni urbane per la frequenza con cui si susseguono le corse ferroviarie (che è di un quarto d'ora-venti minuti). Il risultato è che la vita di questi grandi

centri (ripeto che tali sono Resina, che ha 50 mila abitanti e più, Torre del Greco, che ne ha 70 mila e più, S. Giorgio a Cremano che ne ha 30 mila e più) resta completamente strozzata.

I miliardi previsti dal disegno di legge in discussione sono destinati appunto al raddoppio del binario ed alla costruzione di sottopassaggi, cioè appunto all'eliminazione delle strozzature di cui ho parlato ed allo sblocco della situazione realmente insostenibile dei grandi Comuni vesuviani. Ora, se questi motivi contingenti ci inducono a dare parere favorevole al disegno di legge, ciò non ci impedisce di formulare l'augurio che la Circumvesuviana sia riorganizzata completamente in un prossimo futuro. In realtà, se noi avessimo dovuto approfondire i problemi di tale ferrovia, se avessimo dovuto indagare sul rendiconto di tanti contributi statali — concessi sia con interventi diretti, sia sotto forma di concessioni — forse avremmo ampliato a tal punto la discussione, che non avremmo potuto dare soluzione al problema contingente che urge: il raddoppio del binario fra Barra e Torre del Greco, tanto necessario per eliminare le strozzature che affliggono la vita di quelle città.

Il nostro voto favorevole è perciò condizionato a questa esigenza di un miglioramento delle strutture della Circumvesuviana. Non vogliamo che questa riserva sia una semplice manifestazione verbale, ma intendiamo che essa costituisca un impegno perchè si arrivi ad una soluzione concreta, perchè per la Circumvesuviana non avvenga come accade purtroppo per molti problemi meridionali (è doloroso doverlo constatare), per i quali l'intervento statale è in genere tardivo e insufficiente, col risultato che il ritardo causa un ulteriore incancrenirsi della situazione, per modo che tutti gli sforzi, che pure vengono compiuti, finiscono per apparire superflui ed inefficienti ai fini della soluzione dei problemi.

Vorremmo pertanto che il problema della riorganizzazione della Circumvesuviana fosse inserito fra i grandi problemi meridionali, e napoletani in particolare, da risolvere. Purtroppo può sembrare che noi napoletani abbiamo sempre di che dolerci e ci presen-

tiamo sempre nella veste di chi chiede. Ma io, nell'esperarvi questi problemi che riguardano una ferrovia secondaria che tutti conoscono, che tutti hanno percorso, vi ho fatto constatare qual è l'attuale tragica situazione, con materiale rotabile vecchio e non più idoneo, di una ferrovia che è insufficiente a far fronte ai bisogni del crescente traffico e dell'aumentata popolazione e che non risponde nemmeno più a quella che è l'espansione industriale della zona. Si tratta di una ferrovia che ormai nemmeno più dal punto di vista turistico ha qualcosa da dire, perchè praticamente oggi i turisti attraverso la grande autostrada possono accedere sia a Pompei, sia al Vesuvio senza ricorrere alla vecchia e gloriosa Circumvesuviana.

Pertanto, se oggi non si imposta un problema di riorganizzazione seria, completa, moderna, onde fare della Circumvesuviana una ferrovia metropolitana che possa concorrere attivamente a risolvere i problemi della zona, rischiamo di perdere e di gettare al vento numerosi milioni perchè, ripeto, non si raggiunge lo scopo se non s'inquadra il problema in una visione più generale.

Noi riteniamo che i problemi vadano visti sempre in prospettiva; pensiamo che cosa sarà di qui a dieci anni o venti anni la Circumvesuviana. Si pensi al sempre crescente traffico automobilistico, si pensi allo sviluppo delle autostrade, per cui quando sarà realizzata l'autostrada Napoli-Reggio Calabria e quando — ci auguriamo presto — l'autostrada Napoli-Salerno sarà transitabile liberamente, senza alcun pedaggio, indubbiamente la Circumvesuviana non sarà più usata da nessuno, a meno che non ci sia una tale convenienza ed una tale rapidità di comunicazioni da consigliarne l'utilizzazione nei confronti del pullman o dell'automobile, che già oggi sfrecciano veloci sulle moderne autostrade.

Onorevoli colleghi, questa nostra dichiarazione non intende sollevare delle riserve al disegno di legge in esame, a cui noi daremo voto favorevole; intende soltanto formulare delle riserve di ordine generale. E noi ci auguriamo che il Governo, e per esso il Ministro dei trasporti, vorrà considerare le nostre osservazioni ed assumere un impegno

affinchè si faccia tutto il possibile perchè la Circumvesuviana possa raggiungere un grado tale di organizzazione e di efficienza da consentirne un'adeguata utilizzazione senza che si abbia il rammarico di miliardi stanziati e come gettati in fondo ad un pozzo!

Con questi rilievi, e con questa speranza, noi diamo il nostro voto favorevole al disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Bertoli. Ne ha facoltà.

BERTOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io sono di accordo con tutti coloro che in quest'Aula, come poco fa il senatore Sansone, ed anche fuori di qui, nelle discussioni precedenti in sede di Commissione della Camera e del Senato, hanno espresso il parere che la ferrovia Circumvesuviana abbia una grande importanza per la vita economica e sociale della zona napoletana, in quanto collega da una parte Napoli con la fascia costiera industriale che va fino a Castellammare di Stabia e con tutta la Penisola Sorrentina, e dall'altra serve la zona che da Napoli va a Nola e a Baiano. Quindi sulla Circumvesuviana si può dire che gravita una popolazione di circa un milione e 400 mila unità.

Da questo punto di vista ci trova favorevoli, evidentemente, qualsiasi provvedimento, anche parziale ma efficace, che però non sia distaccato da una visione coordinata del sistema dei trasporti della zona napoletana. Ci trova altresì evidentemente d'accordo qualsiasi provvedimento che dia una sistemazione al dissesto della Società che gestisce questa ferrovia, trattandosi di una Società a partecipazione statale con la maggioranza delle azioni che appartengono allo Stato.

Vorrei esaminare pertanto il provvedimento che ci è sottoposto proprio da questi due punti di vista, e vedere se esso contribuisca a rendere più efficace il servizio della Circumvesuviana rispetto alle necessità della zona napoletana, e se contribuisca a dare una sistemazione alla gestione della società Circumvesuviana; il ri-

sultato del mio esame sarà che questo provvedimento non è idoneo a risolvere alcuno dei due problemi. Difatti il disegno di legge propone all'articolo 1 un contributo di un miliardo e 437 milioni di lire per sanare una situazione debitoria della gestione della Circumvesuviana che si è determinata in seguito a due fatti principali: la Circumvesuviana, in un periodo di prosperità, ha costruito parzialmente a suo carico opere importanti per il potenziamento del servizio. L'elenco di queste opere è riportato con molta diligenza nella relazione fatta alla Camera dall'onorevole Colasanto, che si interessa con competenza di questo problema, e non sto a rileggerlo perchè l'ha letto in parte l'onorevole Sansone nel suo intervento. Quel che è importante mi pare sia l'analisi della spesa con cui sono state sostenute queste opere. Si tratta di opere che sono costate in tutto, secondo la relazione di maggioranza — e i dati che anch'io personalmente ho controllato sono esatti — 3 miliardi 861 milioni circa. Queste opere sono state finanziate prima di tutto con il ricavo di sovvenzioni cedibili per operazioni finanziarie: un miliardo 23 milioni 441 mila lire. Ebbene, la prima domanda che faccio agli onorevoli rappresentanti del Governo è questa: in che cosa consistono queste sovvenzioni cedibili? In sostanza, cioè, si tratta praticamente di sovvenzioni dello Stato, che immagino, la Circumvesuviana abbia scontato e dalle quali ha ricavato un miliardo e 23 milioni. Dalla risposta a questo quesito è evidente che possiamo determinare con più precisione quale sia il significato dell'avverbio « parzialmente » che ho usato quando ho detto che solo parzialmente le opere costruite sono state a carico della Circumvesuviana.

Un'altra fonte di finanziamento di queste opere è stata l'aumento del 14 per cento sulle tariffe concesso con atto del 5 luglio 1956 per 21 anni, cioè fino al 31 dicembre 1977, quando scadrà la convenzione con la Circumvesuviana. Ebbene, l'aumento del 14 per cento sulle tariffe concesse per finanziare queste opere ha dato un gettito fino al 1956 di 286 milioni; è quindi evidente che anche per questa parte del finanziamento non si tratta di un carico della Circumvesuviana:

si tratta di un carico agli utenti della Circumvesuviana che è stato autorizzato con il provvedimento del 5 luglio 1956.

Terza fonte di finanziamento è il gettito previsto dal 1° gennaio 1957 al 31 dicembre 1967, reso cioè attuale, questo valore, alla data del 1° gennaio 1957 per lo stesso aumento del 14 per cento concesso. E questo è un dato estremamente incerto. La Circumvesuviana calcola che, per questa parte del finanziamento, la copertura delle opere da lei costruite equivalga a 245 milioni 504 mila 880 lire. Anche qui vorrei dei chiarimenti, perchè è evidente che si tratta di un valore che non può essere calcolato con precisione, ma con criteri molto larghi di discrezionalità, in quanto si tratta di prevedere quale sarà il gettito del 14 per cento sulle tariffe a partire dal 1957 al 1962 o anche al 1967. Quale sarà questo gettito da oggi a tutto il 1967 non possiamo definire.

Questo è il primo elemento di incertezza. Il secondo elemento di incertezza è quello che si riferisce al modo come è stata attualizzata questa somma, cioè a quale tasso di interesse sia stata riportata al 1° gennaio 1957. E questo è un altro dato estremamente incerto.

Altra fonte di finanziamento deriva dall'utilizzo di ammortamenti di esercizio fino al 1956, e si tratta di oltre 365 milioni. Questa forse è l'unica voce di copertura che può considerarsi a carico dell'esercizio della Circumvesuviana; le altre somme sono molto incerte e poi sono collegate con concessioni di aumento di tariffe e con sovvenzioni dello Stato in denaro. In attesa che il Governo chiarisca la questione a proposito del modo come è stata coperta la somma, si osserva che c'è una differenza fra la copertura fino adesso realizzata e la spesa. La spesa totale, secondo i calcoli della Circumvesuviana e dello stesso relatore alla Camera, assomma ad 1 miliardo 940 milioni; il contributo che il disegno di legge prevede all'articolo 1 è invece soltanto di 1 miliardo 437 milioni, per cui tra le spese realmente sostenute e il contributo che il disegno di legge propone c'è una differenza di 503 milioni, alla quale bisogna aggiungere gli interessi maturati sul miliardo 940

milioni dal 1958, anno in cui la Circumvesuviana ha fatto domanda per ottenere dallo Stato la sovvenzione corrispondente al valore di queste opere reversibili. La Circumvesuviana calcola gli interessi fino alla fine del 1961, in una relazione che ho sottomano, secondo il tasso composto dell'8 per cento, nella cifra di 465 milioni. Per cui, se verrà approvata la legge, dopo i chiarimenti che eventualmente il Governo vorrà dare, e noi concederemo alla Circumvesuviana il miliardo 437 milioni, le spese non saranno coperte, perchè la differenza tra sovvenzioni e spese con gli interessi maturati è di 1 miliardo 9 milioni. In altri termini l'articolo 1 della legge non dà affatto la possibilità di sistemare il bilancio della Circumvesuviana, che, soltanto per queste voci, resta con un *deficit* di oltre un miliardo.

Passiamo all'articolo 2. Esso ha il fine di potenziare la ferrovia per adattarla alle esigenze dell'intenso traffico esistente fra Napoli, Torre Annunziata e oltre. L'articolo 2 propone che per il raddoppio del binario fra Barra e Torre del Greco e per l'eliminazione di alcuni passaggi a livello si conceda alla Circumvesuviana un contributo di 2 miliardi. In realtà però il raddoppio del binario sul citato tratto non costerà soltanto 2 miliardi: da un'analisi che ho rinvenuta nella relazione di maggioranza e che del resto è confortata da altre indagini particolari che ho svolto, il raddoppio del binario — si tratta di un preventivo, e si sa che i consuntivi sono sempre maggiori — costerà 3 miliardi 372 milioni.

Anche il secondo articolo della legge, quindi, che dovrebbe mettere in condizione la Circumvesuviana di eseguire il raddoppio del binario fra Barra, Torre del Greco e Torre Annunziata, non consente di eseguire tale raddoppio e non contribuisce ad alcun potenziamento. È evidente infatti che il raddoppio deve essere completo sull'intero tratto, tanto più che fra Torre del Greco e Torre Annunziata non ci sono fermate intermedie. Se si volesse eseguire il raddoppio, occorrerebbe investire capitali per ulteriori 1 miliardo 372 milioni.

Si prevede che questo raddoppio possa essere fatto in due anni; allora andiamo a ve-

dere quale sarà la situazione della Circumvesuviana nel momento in cui sarà stato eseguito il raddoppio. Ci troviamo, per le opere eseguite per le quali si prevede il contributo dell'articolo 1, con un *deficit* di un miliardo e 9 milioni; a cui bisogna aggiungere gli interessi che matureranno da adesso fino a quando sarà finito il raddoppio Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, che si calcolano intorno ai 300 milioni. Bisognerà ancora aggiungere la spesa, non coperta dal contributo dell'articolo 2, di un miliardo e 363 milioni per costruire il raddoppio in aggiunta alla sovvenzione data dallo Stato per costruire il raddoppio tra Barra, Torre del Greco e Torre Annunziata, e gli interessi passivi su questa spesa. Fatti i conti (non credo che siano precisi al centesimo perchè ci sono le incertezze riguardanti gli interessi), come ordine di grandezza abbastanza prossimo troviamo che la Circumvesuviana tra due anni, quando avrà completato il raddoppio, si troverà con un *deficit*, escluso quello eventuale della gestione ferroviaria, di 2 miliardi e 782 milioni. Attualmente il *deficit* è di un miliardo e 900 milioni, più 465 milioni di interessi: e cioè di 2 miliardi e 365 milioni; quando la legge avrà funzionato e quando sarà completato il tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, ci troveremo con una situazione debitoria superiore a quella attuale di 420 milioni circa; cioè essa passerà da 2 miliardi e 365 milioni a 2 miliardi e 782 milioni.

Naturalmente la situazione non si deve guardare soltanto da questo punto di vista; bisogna aggiungere i disavanzi di esercizio che matureranno da oggi fino alla fine del raddoppio del binario. A questo punto vorrei chiedere al Governo, ed in particolare al Ministro delle partecipazioni statali, se ha la possibilità di rispondermi, che ci dica qualcosa sul modo come procedono questi disavanzi che sono relativi proprio alla gestione della Circumvesuviana, perchè la Circumvesuviana non è stata passiva ma attiva fino al 1956; dal 1956 in poi compaiono dei *deficit* di esercizio. Infatti nel 1957 troviamo una perdita netta di esercizio di 143 milioni (dico soltanto i milioni senza le centinaia di

migliaia), nel 1958 una perdita netta di esercizio di 207 milioni — badate che questi sono dati ufficiali ricavati nell'ultimo bilancio al 31 dicembre 1961 — con uno sbalzo da 143 a 207. Nel 1959 passiamo da una perdita netta di esercizio di 207 milioni ad una perdita netta di 44 milioni e mezzo; nel 1960 non abbiamo una perdita netta di esercizio, anzi ci sono 4 milioni di utili; nel 1961 passiamo da 4 milioni di utili a 130 milioni di disavanzo. Ora, è evidente che ci troviamo di fronte ad una gestione di cui non riusciamo a capire il meccanismo, e siccome si tratta di una società a partecipazione statale vorremmo avere un'idea più precisa su come questa gestione possa produrre degli effetti di bilancio così incoerenti, a sbalzi, poichè si passa prima da 143 milioni a 207 milioni come perdita netta di esercizio, per discendere poi a 4 milioni di attivo ed arrivare di colpo a 130 milioni di passivo. Questa situazione è estremamente preoccupante, perchè, se facciamo la somma di tutti i disavanzi soltanto di esercizio che si riferiscono agli anni dal 1957 al 1961, troviamo una somma di circa 526 milioni, che è superiore al terzo del capitale sociale della società. Quindi per l'azienda a partecipazione statale si impongono, dal momento in cui è stato approvato il bilancio del 1961, delle questioni importanti e delicate anche dal punto di vista giuridico, appunto perchè il *deficit* di esercizio accumulato è superiore al terzo del capitale sociale; ed è anche su questo punto che desidereremmo delle spiegazioni dal rappresentante del Governo.

Mi pare che con questa breve analisi, aderente ai dati di bilancio venga dimostrata in maniera lampante l'inidoneità di questo disegno di legge a risolvere i problemi che esso stesso si pone.

In Commissione, a queste mie osservazioni fatte in maniera un poco più sintetica, cosa si rispondeva? Principalmente si rispondeva con questo argomento: se non approviamo questo provvedimento, le cose peggioreranno ancora, nel senso che al *deficit* attuale di due miliardi si aggiungerà il *deficit* derivante dal fatto che lo Stato non dà niente per sanare questa situazione. Mi pare che, dal punto di vista economico, questo ragionamento non sia accettabile per nes-

sun tipo di azienda, ma ancora meno sia accettabile per un'azienda a partecipazione statale.

Lo Stato non può dare un contributo che vada a finire in una situazione aziendale caotica disordinata, un contributo che non sani questa situazione. Quindi sono denari spesi male.

Bisognerebbe allora proporsi il problema del risanamento dell'azienda. Capisco che lo Stato non possa, in base a considerazioni di bilancio, stanziare tutte le somme occorrenti, ma quello che si può stanziare deve essere stanziato in vista di un piano di risanamento e non come un contributo *una tantum* con l'aggiunta della speranza, formulata oggi dal senatore Sansone, che poi si prenderanno altri provvedimenti

Un'altra ragione che è stata opposta alle mie considerazioni è questa: che il Governo si è già impegnato, nell'altro ramo del Parlamento, accettando un ordine del giorno, ad interessarsi ancora della Circumvesuviana, e questa raccomandazione è ribadita nella relazione alla Camera dell'onorevole Colasanto. Ma sappiamo per esperienza che non c'è molto da fidarsi quando il Governo accetta un ordine del giorno; e questo non per sfiducia verso il Governo, ma perchè effettivamente il Governo può non trovarsi nelle condizioni di far fronte agli impegni che ha assunto. Le leggi sono leggi, gli ordini del giorno sono ordini del giorno.

Ma direi che abbiamo, nello stesso disegno di legge, la dimostrazione che il Governo non farà fronte all'impegno che ha assunto con questo ordine del giorno, perchè l'art. 3 del disegno di legge dice: « Il contributo dello Stato accordato a norma del precedente articolo 2 sostituisce quello assentibile, per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia, a norma dell'art. 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non applicabile per la parte regolata dalla presente legge ».

Questo è molto grave, perchè abbiamo visto che c'è una differenza notevole tra il contributo che dà lo Stato e le spese sostenute dalla ferrovia; e con questo articolo 13 noi escludiamo per il futuro che per la parte regolata da questa legge, cioè per il raddoppio tra Barra, Torre Annunziata e Torre del Gre-

co, si possa usufruire della legge n. 1221. È vero che i fondi di questa legge sono esauriti da tempo, però sarà probabilmente necessario riprenderla in considerazione. Allora la esclusione esplicita stabilita nel disegno di legge in prospettiva è molto grave. Anche se il Governo non ha accettato di discutere una mia mozione sulle Calabro-Lucane, dell'argomento si è discusso in varie riunioni tenute fuori di qui, anche con l'allora Ministro dei trasporti, e si è discusso a lungo a proposito dell'applicazione di questa legge.

Ebbene, la prima domanda che si pone è perchè la ferrovia Circumvesuviana non abbia mai fatto richiesta di avere dei finanziamenti in applicazione della 1221. Un'altra domanda io vorrei rivolgere al Ministro dei trasporti. Adesso non ho sott'occhio la 1221, ma ricordo che uno dei primi articoli, l'articolo 7, mi pare, imponeva al Governo l'obbligo di classificare tutte le ferrovie in concessione in tre gruppi: il primo comprendente le ferrovie che indipendentemente dal bilancio attivo o passivo avessero necessità tecnico-economiche, e ciò perchè una ferrovia è sempre un fatto economico oltre che tecnico; un secondo gruppo che comprendeva le ferrovie che si potevano considerare sistemate sia economicamente che tecnicamente, e un terzo gruppo che comprendeva i cosiddetti rami secchi, ferrovie cioè da sostituirsi con trasporti autostradali. Ora io vorrei domandare al rappresentante del Governo come sia stata classificata la Circumvesuviana. Infatti l'articolo 7 di quella legge imponeva l'obbligo al Governo di questa classificazione per tutte le ferrovie.

Sappiamo benissimo che ciò non è avvenuto, e ne abbiamo avuto un esempio clamoroso a proposito delle Calabro-Lucane, che non sono state incluse nella classificazione perchè si diceva che avevano una sovvenzione da parte dello Stato corrispondente ai nove decimi del disavanzo, per cui lo Stato ha dovuto sborsare alle Calabro-Lucane in alcuni anni di esercizio 22-23 miliardi di contributo per disavanzo di esercizio, somma che era superiore ai 18 miliardi del finanziamento della legge n. 1221.

Avvengono cose assurde dal punto di vista economico e politico, che ci rendono pieni di

perplexità. Ebbene, vorrei conoscere perchè la Circumvesuviana non è stata classificata in base alla legge n. 1221, e oggi per essa si propone una legge a parte e si dice che non dovrà avere finanziamenti dalla 1221.

Una terza ragione che è stata portata a contraddire le mie considerazioni in Commissione è stata la seguente: il raddoppio del tronco Barra-Torre Annunziata contribuirà a rendere più efficiente il servizio anche dal punto di vista economico. Però il tronco non si costruisce con due miliardi, ce ne vogliono più di 3, e se il raddoppio non fosse completo e se ne costruisse soltanto una parte sarebbe come se non si fosse costruito niente.

Queste non sono le sole ragioni per cui siamo molto perplessi di fronte a questo disegno di legge. Dicevo prima che si tratta di una azienda a partecipazione statale, però la partecipazione statale, anche quella di enti pubblici, mi pare che ammonti circa al 60 per cento: il rimanente 40 per cento è ancora in mano ai privati; quindi quando diciamo che con il contributo dello Stato sistemiamo questa azienda a partecipazione statale, cioè sistemiamo un'azienda dello Stato, la cosa è vera solo al 60 per cento.

Qui mi pare si ponga un problema che per altre aziende a partecipazione statale è già stato risolto: e cioè, i contributi, le sovvenzioni dello Stato a queste aziende devono essere contributi a fondo perduto o non debbono invece mirare ad aumentare l'ingerenza dello Stato in queste aziende? Per gli enti termali tutti i contributi dati vanno ad aumentare il capitale sociale, per cui lo Stato, con questi contributi, aumenta la sua partecipazione, e quindi le sovvenzioni dello Stato sono date veramente a fini pubblicitari e non a favore della partecipazione non pubblica che, nel caso della Circumvesuviana, supera il 40 per cento. Pertanto, anche ammesso che si debba arrivare a sovvenzioni parziali come proposto dalla legge, sempre inquadrate in un piano, bisognerebbe tuttavia che questo punto fosse risolto.

E non è un punto di facile soluzione perchè le sovvenzioni, erogate dal Ministero dei trasporti e a parziale carico del Ministero dei trasporti, quando fossero destinate a divenire parte del capitale sociale

del Ministero delle partecipazioni, dovrebbero essere invece erogate attraverso quest'ultimo Ministero. Trattasi di un problema giuridico di cui il disegno di legge non propone la soluzione e che io sottopongo al Governo e all'Assemblea, perchè mi sembra molto importante.

Ma a proposito della gestione dell'azienda io debbo porre ancora una domanda: perchè si è formato questo *deficit*, dal 1956 in poi, sia pure con l'andamento irregolare, a sbalzi, che presenta? Secondo il senatore Genco si tratterebbe di un fenomeno naturale che colpisce ferrovie in concessione e non in concessione. Col passare del tempo le gestioni ferroviarie si farebbero sempre più pesanti, e manifesterebbero un *deficit* via via più grave. Orbene, questa spiegazione delle cause naturali non spiega niente. Ci sono evidentemente delle ragioni precise, che possono essere anche simili per determinati tipi di aziende, che provocano questo fenomeno.

Quindi anche per la Circumvesuviana, probabilmente, si può parlare di ragioni analoghe a quelle di altre aziende ferroviarie, che determinano l'appesantimento della gestione. Ma vorremmo conoscerle, come vorremmo anche conoscere quelle eventuali cause particolari che potrebbero presentarsi proprio per la ferrovia in questione.

Fra queste cause potrebbero essere indicate la stagnazione dei traffici che si è determinata da un paio di anni, il blocco delle tariffe e l'aumento delle spese. Una relazione della società, anzi, insiste su questa come sulla causa più importante: è la solita questione degli aumenti al personale che gravano in modo insopportabile sulla gestione. Ma è proprio su questo punto del *deficit* che il Ministero delle partecipazioni statali dovrebbe dare un chiarimento.

Infatti la Circumvesuviana ha sempre adottato il sistema degli appalti per tutte le manutenzioni relative al materiale rotabile e al materiale fisso, e questo sia quando la gestione era attiva sia adesso che la gestione è passiva. Orbene, secon-

do un mio punto di vista (che l'Assemblea può accogliere come respingere, ma che in ogni caso deve vagliare espressamente) il sistema degli appalti ha contribuito gravemente sia ad appesantire la gestione dell'azienda, sia, in particolare, a deteriorare il materiale rotabile e gli impianti fissi. Ecco un altro punto su cui si dovrebbe indagare, tanto più che mentre parliamo, in un'azienda a partecipazione statale, ci sono le officine di riparazione del materiale rotabile occupate dagli operai; non si tratta però di dipendenti della Circumvesuviana, sibbene degli operai degli appalti i quali (cosa molto grave!) richiedono che sia applicata la legge sugli appalti in un'azienda di Stato, mentre i dirigenti di quell'azienda di Stato non vogliono applicare la legge sugli appalti alla Circumvesuviana.

Il sistema degli appalti della Circumvesuviana si estende però persino alla gestione dei servizi trasporti, e alle linee automobilistiche sub-concesse dalla Circumvesuviana sullo stesso percorso della Circumvesuviana, che fanno ad essa concorrenza. Anche su questo noi dovremmo indagare, per stabilire il numero e l'entità di questi appalti: sino a che limiti essi contribuiscano a far concorrenza alla Circumvesuviana, e fino a che grado siano necessari. Si dice che le linee automobilistiche differiscono dalle linee ferroviarie della Circumvesuviana perchè, nel percorso da Napoli a Castellammare, dove si ha una certa continuità dell'abitato, le linee automobilistiche fanno una specie di servizio urbano fermandosi ad ogni porta. Ma questo è vero fino ad un certo punto, perchè parte almeno di queste linee non fanno servizio di tipo urbano, mentre tale servizio fanno tutti i treni della Circumvesuviana cosiddetti accelerati, che si fermano ogni due minuti di stazione in stazione.

Questi sono i dati che occorrono per capire come questa Azienda venga gestita; e vorremmo che una volta per sempre, onorevole Sottosegretario — mi appello a lei che altre volte ha dimostrato personalmente di interessarsi di queste cose — fosse sistemata la questione del personale, che è in rapporto molto tesi con i dirigenti della

società. Quanto dico è scritto anche nella relazione dell'onorevole Colasanto, il quale tra l'altro dice: « Un altro inconveniente è stato rilevato nella nostra 10ª Commissione, ed è quello dei non buoni rapporti intercorrenti dalla fine del 1958 tra l'azienda e i propri dipendenti ». Il fatto strano è che proprio dal 1958, quando cioè sono stati cambiati i dirigenti e quando la società da privata è diventata a partecipazione statale, la situazione del personale si è aggravata ed è diventata tesa.

Aggiunge l'onorevole Colasanto: « Non è necessario attardarsi su questo perchè la situazione potrà migliorare con il recentissimo cambio della presidenza della società, affidata dall'I.R.I. a persona di larghe vedute ». Non posso condividere questo giudizio dell'onorevole Colasanto nei confronti della presidenza della società alla quale egli attribuisce tutta la colpa della tensione esistente, esprimendo la speranza che questi rapporti vengano a mutare soltanto perchè sarà cambiato il presidente della società. Si tratta di una cosa molto più seria e grave, che ha radici più profonde e motivi più reconditi che devono essere corretti da chi ha la responsabilità della cosa pubblica, in questo caso dal Ministero delle partecipazioni statali.

Un'ultima questione e concludo, onorevoli colleghi, chiedendo venia di questo mio forse troppo lungo intervento. Si tratta di una questione che riguarda l'insieme della azienda, e sulla quale si è intrattenuto anche il collega Sansone poco fa, nel corso del suo breve intervento.

Come abbiamo detto, questo disegno di legge non risolve affatto, nemmeno dal punto di vista tecnico, le esigenze dell'azienda; ma esiste un piano dell'azienda, che pare sia allo studio presso il Ministero dei trasporti, in cui vengono esaminate quelle che sono le deficienze della società e le modalità di rammodernamento. Le principali deficienze sono le seguenti: il materiale rotabile è vecchio per lo meno di 35 anni; bisogna sopprimere i numerosi passaggi a livello, e non soltanto quelli, cui accennava il collega Sansone, che sono nel cuore dei paesi attraversati dalla Circumvesuviana, ma

anche e soprattutto quelli che si trovano nel cuore della città di Napoli; bisogna installare un moderno sistema di blocco elettrico per evitare i numerosissimi incidenti che si verificano su quella linea a causa dell'antiquato e difettoso sistema di blocco attualmente in funzione; bisogna migliorare le stazioni e in particolare i fabbricati viaggiatori; occorre procedere a modifiche del tracciato e ammodernare gli impianti fissi ed il materiale rotabile per aumentare la velocità commerciale di questa ferrovia secondaria, che adesso è di soli 35 chilometri all'ora e che bisognerà portare quanto meno al minimo di quello che è attualmente il livello della velocità commerciale su ferrovie di questo genere, cioè a 50 chilometri orari; bisogna altresì organizzare un efficiente servizio di manutenzione del materiale rotabile, delle linee e degli impianti, servizio che oggi è quasi inesistente soprattutto per effetto del sistema degli appalti.

Tutto questo, come risulta da uno studio fatto dalla società, sembra che verrebbe a costare intorno ai 12 miliardi di lire. Ma io non vorrei limitarmi a considerare la riorganizzazione interna della Circumvesuviana dal punto di vista ristretto dell'azienda. Occorre un intervento del Ministero delle partecipazioni statali accanto a quello dei trasporti, perchè questo è un problema che riguarda tutta la zona, e se si fa una spesa, sia pure parziale, per la Circumvesuviana, essa deve essere vista nel quadro di un piano generale che riguardi tutto il settore dei trasporti della periferia napoletana e il suo collegamento con il centro, onde sia finalmente vista con concretezza quella necessità di coordinamento dei trasporti pubblici della zona napoletana, dove agiscono la A.T.A.N. che fa concorrenza alla Circumvesuviana, le Ferrovie dello Stato che fanno concorrenza all'A.T.A.N. e alla Circumvesuviana, le funicolari che fanno concorrenza all'A.T.A.N., la Piedimonte d'Alife e inoltre 77 linee automobilistiche concesse ai privati. Ognuno agisce per conto suo senza coordinamento tra un'azienda e l'altra, con frizioni e qualche volta con accavallamento.

E' su questo piano che dobbiamo vedere il coordinamento, che è necessario prima di

dare una sistemazione, in questo quadro, anche alla Circumvesuviana. Ebbene, onorevoli colleghi, è evidente che se questa legge dovesse essere solo un contributo, sia pure parziale, dello Stato ad una sistemazione della Circumvesuviana, in questo quadro generale, che noi dovremmo conoscere anche dal punto di vista dell'organizzazione interna dell'azienda, noi non avremmo nessuna difficoltà. Potremmo discutere se si tratti di una somma che sia sufficiente, in questo quadro, come prima anticipazione sulle opere da fare, oppure se sia insufficiente. Ma sulla base di questo disegno di legge, che non tiene conto dell'organizzazione interna della Circumvesuviana e che non risolve nemmeno i problemi che si propone il provvedimento stesso, e che soprattutto considera questo problema in un quadro staccato dal coordinamento di tutti i trasporti della Circumvesuviana, il nostro voto non può essere che negativo. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . E' iscritto a parlare il senatore Genco, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Riccio e Sansone.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R O D A , Segretario:

« Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge concernente il contributo straordinario dello Stato alla Circumvesuviana, ravvisa l'esigenza di un completo riordinamento ed ammodernamento della ferrovia stessa, nei suoi impianti fissi e nei suoi materiali mobili, nonché la necessità di un coordinamento di tutti i mezzi di trasporto che collegano Napoli al suo *hinterland*,

invita pertanto il Governo a predisporre al più presto:

a) un disegno di legge per quanto riguarda il riordinamento e ammodernamento della Circumvesuviana;

b) lo studio del problema del coordinamento e della unificazione dei mezzi di trasporto periferici napoletani ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Genco ha facoltà di parlare.

* **G E N C O .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, manterrò il mio intervento nei limiti promessi dei 15 minuti; e prendo la parola proprio io, senatore della provincia di Bari ma membro della 7^a Commissione dei lavori pubblici, per sfatare anche un'opinione diffusa: che Bari sia in contrasto con Napoli, laddove, caro Sansone, io ritengo che Bari, con Napoli, con Taranto ed altre città dell'Italia meridionale, costituisca un poligono che interessa tutto il Mezzogiorno e la cui economia deve procedere di pari passo. Prendo la parola anche per constatare che il senatore Bertoli, che l'altro giorno è venuto in Commissione in qualità di guastatore, oggi nel suo intervento ha ammorbido molte delle sue posizioni. L'altro giorno il senatore Bertoli voleva conoscere la costituzione del capitale azionario della Circumvesuviana, che in gran parte è notoriamente di proprietà dell'I.R.I. Il senatore Bertoli ha dichiarato oggi che con questo provvedimento non si risolve il problema della ferrovia circumvesuviana, che quanto meno non lo si risolve in pieno. Siamo d'accordo, tanto più che io ho avuto l'onore di firmare un ordine del giorno dei senatori Riccio e Sansone col quale si invita il Governo a predisporre un disegno di legge per il riordinamento e l'ammodernamento della Circumvesuviana e lo studio del problema del coordinamento e dell'unificazione dei mezzi di trasporto napoletani. Quindi siamo perfettamente d'accordo che occorrono più imponenti mezzi per risolvere il problema della Circumvesuviana. Si sa che la società ha domandato al Governo un aiuto sostanzioso, che si concreta in circa 12-13 miliardi, per rivedere totalmente il sistema di trasporto della ferrovia. Questo disegno di legge però ha una portata poco rilevante, in quanto serve a coprire disavanzi di costruzioni già attuate e serve soprattutto ad ottenere il raddoppio del tratto Barra-Torre del Greco. Il senatore Bertoli ha detto che non sa come io faccia ad affermare che tutte le ferrovie sono in uno stato di deficit.

B E R T O L I . Sono d'accordo, soltanto bisogna saperne le ragioni.

G E N C O . Io ho portato qui un volume edito annualmente dal Ministero dei trasporti: « Statistiche dei servizi pubblici di trasporto in concessione », relativo all'anno 1960. In biblioteca ci sono anche i volumi degli anni precedenti. Io mi sono reso diligente e li ho ottenuti per conto mio, per cui qualche volta formano oggetto delle mie meditazioni.

Se lei, senatore Bertoli, osserverà a pagina 66 di questo volume, troverà l'intero movimento viaggiatori della ferrovia circumvesuviana. Se poi andrà a pagina 52, troverà il movimento viaggiatori delle ferrovie Nord-Milano, che sono indubbiamente tra le ferrovie più frequentate ed erano tra le ferrovie attive. Un piccolo paragone: le ferrovie Nord-Milano, con uno sviluppo chilometrico di chilometri 293,854, hanno trasportato nel 1960 42.276.493 viaggiatori; la ferrovia circumvesuviana, con uno sviluppo di chilometri 142,332 ha trasportato nello stesso periodo 42.740.682 viaggiatori. Sicchè le ferrovie Nord-Milano, che hanno uno sviluppo chilometrico doppio, hanno trasportato un numero di viaggiatori leggermente inferiore a quello trasportato dalla Circumvesuviana. Si pensi dunque a quanto intenso sia il traffico su quest'ultima. Vero è che la percorrenza media dei viaggiatori sulla ferrovia circumvesuviana è di circa chilometri 16, mentre quella sulle Ferrovie Nord-Milano è di circa 23 chilometri, cosicchè il numero dei viaggiatori-chilometro è leggermente diverso.

L'enorme traffico sulla Circumvesuviana, ragguagliato a cifre giornaliere, è di 120 mila viaggiatori al giorno, e si tenga presente che non sono compresi gli abbonati, studenti ed operai, che per abitare vicino a Napoli percorrono più volte al giorno la ferrovia. All'intensità di traffico corrisponde un certo introito. Dal volume che sottopongo alla vostra attenzione risulta che l'introito nel 1960 è stato di 2 miliardi e 83 milioni, laddove le spese sono state 2 miliardi 335 milioni. Ecco il disavanzo. L'onorevole Bertoli se ne meraviglia, dice:

dai bilanci della società io trovo che un certo anno il disavanzo è una data cifra, un'altro anno diminuisce, un altro anno ancora aumenta, quindi c'è un'irregolarità di disavanzo. Nessuna meraviglia. Fino al 1956 questa ferrovia, insieme con la ferrovia Nord-Milano, costituiva una delle poche eccezioni nella rete ferroviaria in concessione. Erano in Italia in tutto otto o nove le ferrovie, compresa questa che era attiva, il cui coefficiente di esercizio era inferiore all'unità. Dalla pagina 11 di questo volume risulta che la ferrovia Circumvesuviana ha un coefficiente di esercizio inferiore ad 1,07 nel 1960 (perchè i dati ultimi del 1961 non sono ancora stampati), la ferrovia Nord-Milano ha un coefficiente di 1,03; e di ferrovie con un coefficiente di esercizio inferiore ad 1, che siano cioè attive, ce ne sono soltanto due: e si tratta di ferrovie locali modestissime. Ma, in tutta la rete italiana delle ferrovie concesse, con un coefficiente di esercizio inferiore ad 1 non ce n'è nessun'altra. Le ferrovie del Sud-Est hanno un coefficiente di esercizio del 3,57, pur operando queste ferrovie in una zona, quella pugliese, notevolmente sviluppata; le ferrovie calabro-lucane hanno un coefficiente di esercizio di 5,01. (*Commenti dalla sinistra e dall'estrema sinistra*). Quale meraviglia, dunque, senatore Bertoli, che queste ferrovie siano in passivo? Credo di aver detto in Senato l'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, che a Londra ebbi la combinazione di sedere accanto al Ministro dei trasporti inglese, il quale parlando a tavola ebbe a dire che le ferrovie britanniche hanno un disavanzo di cento milioni di sterline, cioè 175 miliardi di lire all'anno. Questa è la storia delle ferrovie. E lei, onorevole Bertoli, crede di poter risolvere questo problema con quel coordinamento che pure noi abbiamo chiesto con un ordine del giorno? Crede veramente che nel 1962 si possa imporre ai viaggiatori che preferiscono il pullman per andare a Torre del Greco di prendere obbligatoriamente la ferrovia? Ogni linea ferrata od automobilistica è gestita con un certo determinato criterio; la ferrovia Na-

poli-Pompei-Castellamare-Stabiane-Reggio Calabria è una ferrovia a lunga distanza, e come vuole lei impedire che i viaggiatori, arrivando alla stazione dello Stato, prendano il treno per Pompei senza servirsi della Circumvesuviana, dato che per far ciò dovrebbero uscire dalla stazione e percorrere sotto il sole un chilometro in quel grande piazzale della stazione di Napoli, nel fondo del quale si dice che c'è la stazione ferroviaria che non appare? Ogni mezzo di trasporto ha le sue necessità.

Ma le voglio far presente un'altra cosa, onorevole Bertoli; lei ha parlato del sistema degli appalti, ma sa quale è il numero di personale addetto alla ferrovia circumvesuviana? Per ogni chilometro di linea ci sono 4,7 operai, quando altre ferrovie ne hanno 3, 3 e mezzo, 4; qualche ferrovia come la Nord-Milano ha 7 e mezzo operai, ma se lei pensa al numero enorme di treni che esercita la Nord-Milano — il che è consentito dal doppio binario — non si meraviglierà di questa cifra. Quando pensa che lo sviluppo della ferrovia circumvesuviana è di 142 chilometri, moltiplichi 142 chilometri per 4,7 operai e avrà che c'è un totale di personale dipendente di circa 700 persone. Faccia un conto sommario, supponga che ognuno di questi operai costi allo Stato, fra assicurazione, paghe, supplementi, indennità, mediamente, compresi gli alti e bassi dipendenti, un paio di milioni all'anno e vedrà che in totale la spesa è di un miliardo e mezzo, e di due miliardi se ci aggiunge le spese di esercizio.

Io non sono così pessimista, non vedo in ogni organizzazione il marcio ed il disordine. Ma qui si tratta di eliminare la strozzatura da Barra a Torre del Greco, dove la ferrovia cammina su un solo binario. Io l'ho percorsa centinaia di volte quando ero studente, la percorro ancora pur avendo la possibilità di andare a Pompei con la ferrovia dello Stato. Debbo dire che non solo c'è la strozzatura da abolire, ma che bisogna anche abolire i passaggi a livello. Ricordo che alla salita di Bellavista, nel comune di Portici, c'era un passaggio a raso che era normalmente chiuso,

perchè, tra treni in andata e treni in ritorno, ne passava uno ogni cinque minuti.

Il senatore Bertoli ha rivolto numerose domande al Governo, domande alle quali risponderà il Ministro. Noi, nell'approvare il disegno di legge, possiamo sottolineare la necessità che ulteriori provvidenze siano adottate per la Circumvesuviana, che ha bisogno di carrozze nuove. Ma soprattutto è necessario un piano di coordinamento generale di tutta la zona, che è una delle più felici d'Italia. Se vi mettete sull'autostrada, vedrete quanti autocarri targati Salerno portano frutta, verdura e ortaggi verso il Nord. L'autostrada convoglia una grossa quantità di traffico, ma vi è una quantità enorme di persone che lavorano a Napoli, per cui la Circumvesuviana è uno dei polmoni della città. Renderemo giustizia a Napoli approvando rapidamente il disegno di legge. Quanto all'ordine del giorno, esso non ha bisogno di illustrazione. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Deve ora essere svolto l'ordine del giorno del senatore D'Albora. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario:

« Il Senato,

considerata la situazione in cui è venuta a trovarsi la ferrovia in regime di concessione "Circumvesuviana", la cui situazione economica è tale da non permetterle di completare i necessari lavori di ammodernamento ed il rinnovo del suo ormai vetusto parco del materiale rotabile, per renderlo idoneo a smaltire, in condizioni normali, il notevole traffico che deve sopportare;

considerato che le cifre stanziare nel disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti ed all'esame del Senato non sono sufficienti per raggiungere gli scopi indicati;

fa voti affinché il Governo predisponga, con la sollecitudine che il caso richiede, i provvedimenti legislativi indispensabili per il completamento dei lavori necessari ed urgenti e per il riassetto economico della So-

cietà "Circumvesuviana", affinché essa possa assolvere, con sicurezza e decoro, così come è nelle sue tradizioni, i compiti cui è destinata ».

PRESIDENTE. Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

D'ALBORA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione che accompagna il disegno di legge del quale ci occupiamo è molto chiara e completa, grazie alla competenza del suo estensore, senatore Florena, che è stato per lungo tempo capo del Compartimento delle Ferrovie dello Stato di Napoli e pertanto conosce a fondo il problema del quale ci occupiamo.

Siamo di fronte alla difficile situazione in cui versa la Circumvesuviana, per la quale i fastigi di ferrovia secondaria modello, in competizione con quella Milano-Nord, sono ormai un lontano ricordo. I colleghi intervenuti in precedenza nella discussione generale ne hanno ampiamente discusso ed il senatore Bertoli ha fatto anche un'acuta ed attenta analisi della situazione tecnica, economica e finanziaria, dalla quale si possono trarre molte utili conclusioni, tra cui quella che la Circumvesuviana andava meglio quando era in mano all'iniziativa privata.

Sta di fatto però che questa ferrovia secondaria effettua un servizio di capitale importanza per lo sviluppo economico-sociale della provincia napoletana: trasporta quotidianamente migliaia di operai che raggiungono i centri di lavoro e migliaia di turisti in visita alle zone che essa serve. Intendo parlare di Castellammare di Stabia, di Torre Annunziata, di Torre del Greco, di Poggioreale, di Sorrento, Nola e così via.

Certo il provvedimento in esame, come qui è stato detto, non è destinato a risolvere tutte le necessità della ferrovia circumvesuviana, che vanno dalle misure di protezione per il risanamento del suo bilancio al raddoppio, sistemazione ed ammodernamento della rete, all'eliminazione dei suoi 22 passaggi a livello, nonchè al rinnovo del parco rotabile, ma può segnare l'avvio per un'avvenire migliore, che a mio avviso è indispensa-

bile per il tanto auspicato progresso economico e sociale della provincia di Napoli.

Pertanto, nel mentre esprimo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame, spero che la Commissione e il Governo vorranno accettare il mio ordine del giorno non solo come semplice raccomandazione, ma come impegno di adottare nel più breve tempo possibile gli ulteriori necessari provvedimenti: altrimenti l'apporto attuale, anche se ingente, potrebbe risultare inefficace e sterile.

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

F L O R E N A , relatore. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò brevissimo, perchè sostanzialmente gli interventi degli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto dicono che la Circumvesuviana ha una funzione sociale importantissima, che deve risolvere dei problemi di trasporto di interesse pubblico di grande importanza e di grande rilevanza, e che la Circumvesuviana oggi non è nelle condizioni di poter disimpegnare questi servizi e che quindi occorrono mezzi ingenti.

L'onorevole Sansone inquadra il servizio della Circumvesuviana come vera e propria metropolitana, dato l'enorme numero di utenti che si servono di questa ferrovia. Tutto questo l'ho già detto nella mia relazione.

Noi oggi stiamo esaminando un modesto progetto di legge che ha delle finalità concrete, anche se si può pensare che i contributi che saranno dati a seguito dell'approvazione di questo progetto di legge non risolvano interamente non dico il problema nella sua totalità, inquadrato nelle esigenze di ammodernamento generale, ma nemmeno in vista del completamento del raddoppio del tratto Barra-Torre del Greco. Però, dato che si è discusso su questo risanamento e si parte da una relazione presentata alla Camera, la quale penso debba essere la copia di quella che è stata l'esposizione fatta dalla società al Ministero dei trasporti, dove sono indicate delle cifre che per legge non potevano essere considerate nell'impostazione del contributo, vorrei aggiungere qualche precisazione.

Per esempio la costruzione della linea del Faito non era tra quelle linee che potessero essere considerate per ottenere un contributo; la costruzione dell'ascensore di Castellammare ugualmente non era tra quelle opere che potevano essere considerate sempre in vista di un contributo, quindi il Ministero dei trasporti ha calcolato l'entità del contributo in rapporto alle norme di legge, e tenendo conto delle somme pagate dalla società per quei lavori che in un primo tempo si era assunto l'onere di fare a sue spese e che poi, per le gestioni deficitarie, non ha potuto completare, anzi non è stato nemmeno in condizione di pagare regolarmente gli ammortamenti. E queste sono le cifre: 1.437 milioni. Non sono sufficienti? Sarà pure, ma non possiamo pensare che, nell'applicazione di una determinata norma di legge, si possa andare al di là di quello che la legge prevede, perché le cifre debbono essere inquadrate nel modo stabilito.

Che sia importante mettere questa ferrovia in condizione di svolgere il suo compito, lo sappiamo tutti e tutti lo hanno riconosciuto. Del resto le cifre che ho indicato nella relazione, e che dimostrano che dal 1954 (mi sembra) la frequenza dei viaggiatori si mantiene costante, indicano la saturazione delle capacità di trasporto della ferrovia. E questa saturazione è dovuta al basso numero di treni che può sopportare il binario unico. Quanto al disavanzo di cui ha parlato il senatore Bertoli, ricordo che nella relazione ho delle cifre che sono quanto mai indicative, perché da una parte segnalano l'ammontare degli introiti degli ultimi anni, fino al 1960, e dall'altra l'ammontare delle spese, che hanno subito un aumento che si può calcolare intorno al 40 per cento. Non analizzerò le ragioni di questo aumento; mi limito a segnalarlo come una delle cause del deficit.

Voglio ora ritornare alla stretta impostazione del nostro problema. Il progetto di legge approvato dalla Camera autorizza il contributo di 1 miliardo e 437 milioni, del quale si dice che non basta a risanare la posizione della Circumvesuviana; ma si deve osservare che tale ammontare è stato

calcolato dal Ministero dei trasporti sulla base dell'applicazione di determinate norme di legge. D'altra parte poi non si è pensato e non si pensa di risolvere totalmente questo risanamento; e, ancora, la costruzione del collegamento Castellammare-Faito non può entrare nel calcolo (ma questa costruzione appare nell'elenco che è a conoscenza del senatore Bertoli), perchè si tratta di una nuova costruzione e la legge n. 1221 non prevede che si eroghino somme a questo titolo.

In sostanza è bene che questo disegno di legge sia approvato perchè, intanto, con i 1.437 milioni di cui ho parlato e con i 2 miliardi per il raddoppio della Barra-Torre del Greco, i lavori potranno cominciare. Non saranno sufficienti? Lo stesso articolo 2 prevede, in subordine, la concessione di un altro contributo, sulla base della spesa che sarà ritenuta ammissibile dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici. La società ha già presentato al Ministero dei trasporti un programma di ammodernamento e una sua impostazione della situazione deficitaria (e questo è noto); tutto questo è ora all'esame degli organi ministeriali.

Se oggi non concedessimo l'immediata erogazione delle somme previste nel testo di legge, commetteremmo dunque un grave errore, impedendo quanto meno l'inizio dei lavori, ed io, che sono un vecchio conoscitore di cose ferroviarie, so cosa può significare. Da quanto tempo sono iniziati i lavori del raddoppio della Battipaglia-Reggio? Eppure il tempo è passato e il raddoppio non è ultimato. Ora, con questi 2 miliardi almeno si potrà cominciare; se occorreranno altri 500 milioni, un altro miliardo, si farà quello che si vorrà; ma intanto i lavori saranno iniziati, e il problema più importante della Circumvesuviana è quello di realizzare al più presto i lavori dal raddoppio della linea tra Barra e Torre del Greco, perchè quando si realizza soltanto parzialmente il raddoppio di una certa linea senza completarlo per pochi chilometri è come se non si fosse fatto niente.

E' quindi indispensabile che si cominci a lavorare al più presto, ed è per questo che invito i colleghi ad approvare il disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.

G A T T O. *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Onorevoli senatori, mi si permetta innanzitutto di soddisfare una legittima, lodevole curiosità che il senatore Bertoli ha manifestato in sede di Commissione, quella cioè di conoscere la formazione del capitale della Società circumvesuviana. Esso è per il 58,58 per cento direttamente dell'I.R.I., per il 5,34 per cento di banche con capitale pubblico, per il 15 per cento circa della Bastogi, per il 20 per cento circa di piccoli altri azionisti.

E' appunto la formazione del capitale sociale che giustifica anche la mia presenza qui a dire che effettivamente la Circumvesuviana è una delle ferrovie che è sempre stata ritenuta tra quelle meglio gestite e tra le più quotate. Fino a qualche anno fa si citava per prima la Circumvesuviana e subito dopo veniva la ferrovia della Nord-Milano.

E' altresì fuor di dubbio e da tutti riconosciuta la grandissima importanza che ha questa ferrovia non soltanto per il gran numero di cittadini che di essa si serve — circa due milioni — ma anche agli effetti del traffico turistico, data la universalmente riconosciuta bellezza della città di Napoli e dei suoi dintorni.

E' legittima pertanto la domanda: che cosa è avvenuto improvvisamente a questa società, la quale in passato aveva un bilancio attivo e che bruscamente, da un certo numero di anni a questa parte, si trova con un bilancio deficitario che non ha possibilità di rimedi notevoli, se non in un quadro di coordinamento e di miglioramento di tutto il servizio? Io non direi che ci sia stata una cattiva gestione, che non vi era quando la società era in mano ai privati, e nemmeno rifarei qui la vecchia, stantia polemica in ordine al dilemma se gestisca meglio lo Stato o gestiscano meglio i privati.

Si sono verificate alcune cose nettamente controllabili e che hanno determinato un aumento degli oneri della società, mentre sono rimaste pressoché stazionarie le entrate della società stessa.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(Segue GATTO, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali). Innanzitutto si è avuta la concorrenza della strada, la quale, con lo sviluppo della motorizzazione che si è determinato nel nostro Paese e che è in continuo aumento, è tanto più pericolosa quanto meno efficiente e meno comodo è il servizio. Direi che soltanto un servizio all'altezza delle esigenze dell'utente può tentare di contrastare quella tendenza, che è molto diffusa, a servirsi, quando è possibile, o dell'automobile o di altri mezzi su strada piuttosto che del mezzo ferroviario.

Infatti, sulla base di precisi dati statistici, possiamo constatare che il traffico sulla linea circumvesuviana sostanzialmente in questi ultimi anni è rimasto pressoché stazionario, mentre nel contempo si è verificato un sensibile aumento degli oneri di gestione della società, aumento che il senatore Florena ha ricordato nella sua relazione così precisa, e di cui lo ringrazio, e che sostanzialmente si compendia in queste cifre: le spese dai 1.622 milioni del 1954 sono passate ai 2.234 milioni del 1960, con un aumento quindi di oneri di circa il 60 per cento. Di fronte a questo non vi è un pari aumento di un maggiore gettito per gli utenti di queste ferrovie. Potrei dire che sono aumentate parecchie voci in questo bilancio: dalla voce che ha riferimento al personale per la revisione e delle competenze accessorie e del riassetto zonale alla voce che ha riferimento alle tariffe elettriche, all'indennità di contingenza, all'aumento dei costi dei servizi ausiliari del traffico, ad un complesso di situazioni che hanno determinato lo squilibrio del bilancio. E non direi, se permette il senatore Bertoli, che vi sia un qualche cosa che abbia particolarmente inciso in questo passivo in relazione agli appalti. Noi diciamo che siamo contrari alla forma degli appalti ma non per ragioni economiche: diciamo che le ragioni per cui una

certa legge è stata fatta sono esclusivamente sociali: evitare che si verifichi in taluni casi — e non è il caso in questione — lo sfruttamento dei lavoratori. Non è quindi un fatto economico, ma è un fatto di natura sociale che ha determinato tutto un nostro orientamento, anche in ordine a questa situazione degli appalti che si è poi esplicitata con una nota legge che ha disciplinato tutta questa materia.

Che cosa si può vedere in relazione a questa situazione di bilancio che, ripeto, è tale da non dare preoccupazione, a meno che fatti nuovi non si verificchino, e i fatti nuovi non possono essere che in relazione al costo del servizio oppure, meglio, in relazione alla possibilità che il servizio abbia di captare nuovi utenti e quindi, attraverso la captazione di nuovi utenti, ridurre l'onere del servizio stesso? Vi sono delle ragioni per cui questa società non va guardata con senso di sfiducia, ma invece con quel senso di speranza che fa sì che il senatore Sansone, e lo ringrazio, voti a favore del provvedimento. E le ragioni di questa speranza non sono basate su una parola, su una espressione di desiderio, ma sono basate su fatti concreti, su quei fatti concreti che il senatore Sansone ha richiesto perchè la sua fiducia potesse essere data. I fatti concreti sono questi, in effetti: un piano è già pronto, ed è stato sottoposto alla Commissione competente, per poter dare alla Circumvesuviana un'attrezzatura che sia all'altezza di un servizio moderno, che eserciti un richiamo verso gli utenti, che possa quindi vittoriosamente reggere la concorrenza e passare, vorrei dire, alla controffensiva nei riguardi della strada e che dia, non attraverso un aumento tariffario, ma attraverso piuttosto l'acquisizione di un traffico maggiore, la possibilità di un risanamento di bilancio. Ed il progetto che io ho qui, in tutta la dettagliata esposizione, richiede effettiva-

mente una spesa prevista di 12 miliardi 897 milioni e dà la possibilità di un miglioramento anche nella gestione del bilancio, attraverso la presumibile acquisizione del traffico che il servizio migliore determina nel mercato dei trasporti.

Vorrei dire anche che, oltre agli adeguati finanziamenti, questo progetto, che è all'esame del Ministero dei trasporti e per il quale il Ministero delle partecipazioni statali farà tutto il possibile affinché abbia ad essere approvato, prevede la concessione per altri 30 anni di tutto il complesso di linee. I 30 anni sono necessari ai fini dell'ammortamento; questo naturalmente oltre agli adeguamenti finanziari. Il progetto farà in modo che la linea della Circumvesuviana, una volta che il servizio sia reso adeguato alle esigenze dei tempi moderni, abbia la possibilità di una gestione che sia economica.

Il senatore Bertoli è contrario al provvedimento in esame. Egli afferma: io voterei anche un provvedimento parziale, purché fosse coordinato con un piano generale e fosse idoneo. Ora, io mi permetterei di osservare al senatore Bertoli che ho ancora qualche speranza sul suo conto. Io infatti non definirei, sinceramente, non idoneo il provvedimento che è oggi all'esame del Senato; direi piuttosto — e qui siamo tutti d'accordo — che il provvedimento non è sufficiente. Nessuno ha pensato di presentare qui al Senato questo provvedimento come atto da sé solo a sanare la situazione della società e a risolverne i problemi. Direi che esso rappresenta uno dei passi, degli scalini che si debbono percorrere per arrivare a quel fine. Non mi parrebbe quindi che fosse tanto esatto definire il provvedimento non idoneo, quanto invece lo riterrei non del tutto sufficiente e quindi tale da dover essere aiutato o, più esattamente, completato con altri provvedimenti.

Mi permetta il senatore Bertoli di dire che il provvedimento è nel quadro di un coordinamento, per quel che riguarda ciò che fa di nuovo. Parte del provvedimento va a sanare ferite già aperte, lavori già eseguiti, ed è quindi più un provvedimento di ordine finanziario che non un provvedimento che tenda a creare qualcosa di nuovo per la

società. Ma per la parte in cui il provvedimento tende a fare qualcosa di nuovo, per quei miliardi cioè che sono erogati per il raddoppio della ferrovia di Barra, il provvedimento evidentemente è coordinato, nel senso che nessuno potrà obiettarci che quel pezzo di binario lo si debba poi rimuovere e che quindi si tratti di 2 miliardi gettati al vento. Si tratta invece di un lavoro che comunque si deve fare per giungere allo scopo di una completa utilizzazione della ferrovia; è quindi un provvedimento coordinato in un più ampio e generale piano, e non un provvedimento staccato e tale da essere domani reso inutilizzabile e quindi da costituire denaro gettato via.

Vero è che tali provvedimenti non saranno di per sé soli sufficienti né per sanare il bilancio della società né per completare i lavori che si ritengono necessari. Vero è anche, ripeto, che questo provvedimento non viene presentato al Senato come il provvedimento unico e definitivo, che risolva il problema della Circumvesuviana, ma viene presentato come un provvedimento che assieme ad altri dovrà risolvere completamente il problema della Circumvesuviana: provvedimento però coordinato e tale da essere necessario per arrivare alla completa soluzione dei problemi della Circumvesuviana stessa. Il senatore Bertoli dice che la situazione legislativa che si presenta in questo provvedimento è tale da non poter da lui essere accettata, perché all'articolo 3 si stabilisce che non è più applicabile l'articolo 3 della legge 2 agosto 1952. Ma vorrei dire che questa è una cosa giusta, perché una volta che si dia un contributo ad una azienda — contributo che non è nell'ambito della legge ordinaria, ma è un contributo particolare che va oltre quello della legge ordinaria, è evidente che non si possono concedere due contributi — altrimenti le cose sarebbero troppo comode. Mi pare invece che siano degne di particolare considerazione da parte del Senato le osservazioni che ha fatto l'onorevole Bertoli in relazione al modo di erogazione da parte dello Stato del denaro.

G E N C O . Lo lasci dire al Ministro dei trasporti!

G A T T O, *Sotosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Io lo dico soltanto per parte del Ministero delle partecipazioni statali, perché per noi questa è una cosa notevole. Noi per le società a partecipazione statale abbiamo un certo sistema, per cui il denaro che lo Stato dà va a vantaggio del capitale dello Stato e non va a vantaggio del capitale privato. Quindi indubbiamente si inseriscono dei provvedimenti, delle situazioni giuridiche particolari; ma mi pare, per lo meno dal punto di vista delle Partecipazioni statali, che questo aspetto vada visto e vada visto con un senso di favore.

Un'ultima osservazione riguarda il personale. Noi come Ministero delle partecipazioni statali abbiamo fatto una circolare, passata a tutte le aziende che dipendono dal Ministero stesso, per quel che riguarda i rapporti tra dirigenti di azienda e dipendenti delle nostre aziende. Noi facciamo ogni sforzo perché questi rapporti abbiano ad essere sempre migliori non soltanto sul piano del rispetto delle norme sindacali e dei contratti sindacali, ma anche sul piano di una concezione di lavoro che è esplicito e da dirigenti e da lavoratori nell'interesse di aziende che appartengono per larga parte alla collettività. Vogliamo soltanto assicurare che da parte nostra ogni sforzo viene fatto affinché questa circolare venga applicata nella sua lettera e nel suo spirito. In questo senso posso dare assicurazioni al senatore Bertoli. Dopo di che chiudo ringraziando vivamente il senatore Genco ed il relatore, che così bene hanno illustrato anche gli aspetti favorevoli del provvedimento dopo tanti aspetti negativi che da altri erano stati illustrati. (*Applausi dal centro*).

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

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, spero di essere, più che breve, brevissimo...

Voci. Telegrafico.

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Telegrafico non posso esserlo perché

ci sono alcune precisazioni che debbo dare per i quesiti che sono stati posti. L'onorevole relatore e l'onorevole Gatto, Sottosegretario alle partecipazioni statali, nel suo lungo intervento *ad adiuvandum*, hanno già chiarito i termini essenziali del problema del quale oggi ci occupiamo. Giustamente è stato detto dal relatore onorevole Florena che il provvedimento va ridimensionato ai due obiettivi limitati ma importanti che esso intende raggiungere: e cioè un contributo sensibile al risanamento finanziario della azienda e il miglioramento di alcuni impianti della ferrovia, cioè il raddoppio del tratto di linea Barra-Torre del Greco.

Giustamente è stato osservato dall'onorevole Gatto che queste opere fisse che vanno a migliorarsi — e tra di esse importante mi pare anche l'eliminazione dei tre passaggi a livello, eliminazione che ha un'enorme importanza in una zona così affaticata di traffico — possono benissimo inquadrarsi in una visione più vasta di ammodernamento più generale della ferrovia stessa.

Dà il disegno di legge la possibilità di raggiungere i due obiettivi? Mi pare di sì, e la risposta affermativa che è stata data da alcuni onorevoli senatori che sono intervenuti, dal relatore, e dall'onorevole Gatto, mi dispensa dall'insistere sull'argomento.

Il solo fatto che la società che gestisce la ferrovia riuscirà ad eliminare circa un miliardo e mezzo dei suoi debiti di per sé solo rappresenta già un contributo capace di migliorare il bilancio dell'azienda. L'eliminazione di debiti per circa un miliardo e mezzo consentirà l'eliminazione degli interessi passivi relativi e quindi il raggiungimento di un nuovo bilancio, a meno che non intervengano, e noi ci auguriamo di no, fatti nuovi che aggravino la gestione della ferrovia.

Sento di dover dire anch'io una parola di vivo apprezzamento per questa, che è stata sempre considerata una delle ferrovie meglio gestite della rete delle secondarie. Di che cosa essa soffre oggi? Di uno squilibrio tra l'incremento del prodotto del traffico, dovuto alle basse tariffe, e l'incremento delle spese. Basti tener presente quale è stato l'andamento dell'incremento del traffico e dell'incremento delle spese per il solo per-

sonale, per rendersene conto. Nel 1950 il personale pesava per 646 milioni; nel 1961 per un miliardo e 134 milioni. Gli introiti sono passati da un miliardo e 400 milioni e due miliardi e 34 milioni. Quindi, mentre le spese per il personale si sono quasi raddoppiate, l'aumento degli introiti ha avuto un incremento di appena un terzo, e questo è dovuto non a scarsità di traffico, ma al fatto che non si è ritenuto di poter adeguare le tariffe ai costi ed alle esigenze economiche e finanziarie della società che gestisce la ferrovia, proprio perché ci troviamo in una zona depressa, molto popolata, ma il cui livello economico molto modesto non consente di poter aumentare adeguatamente le tariffe.

Che cosa ha avuto la società dal Governo come sussidi? Nulla; e spiegherò dopo a che cosa si riferiscano quelle sovvenzioni cedibili elencate dall'onorevole Colasanto nella sua relazione.

La società non ha mai avuto nessun contributo, né per sussidi integrativi, né per ammodernamento. Aveva avuto, come è detto nella relazione, un contributo di 808 milioni che però sono andati ad economia, perché la società non disponeva della somma per poter eseguire le opere che le avrebbero dato il diritto alla riscossione degli 808 milioni. Il contributo previsto, in duplice forma e per un duplice fine, dal disegno di legge del quale ci stiamo occupando è il primo che lo Stato prepara a dare a questa società, la quale ha avuto in passato un bilancio sempre attivo e non ha avuto quindi necessità di aiuti come l'hanno avuta invece moltissime delle altre ferrovie concesse.

Il contributo che oggi si dà, per quel che è detto all'articolo 3 del disegno di legge, ha allarmato l'onorevole Bertoli. Io desidero ribadire quel che ha già detto l'onorevole Gatto: non c'è nessun motivo di allarmarsi perché la norma dell'articolo 3 non vuole affatto escludere che lo Stato possa intervenire ulteriormente per l'ammodernamento della ferrovia. L'articolo 3 è destinato ad impedire che per le opere contemplate in questo disegno di legge possa la ferrovia far ricorso al contributo previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, perché è evidente che

nessuno può cumulare due benefici per la stessa opera.

Quindi l'articolo 3 non esclude assolutamente la possibilità di un intervento ulteriore al quale brevissimamente accennerò. La somma di lire 1 miliardo e 23 milioni alla quale accennava poc'anzi il senatore Bertoli riguarda l'importo delle sovvenzioni di costruzione dovuto per cinquant'anni per la ferrovia, e per trent'anni per la costruzione della funivia del Faito, che la società ha scontato.

Essa, nella situazione difficile nella quale si trovava, per assolvere ad alcuni impegni di ammodernamento ha fatto ricorso al credito privato per riscattare quello che lo Stato le deve, per un periodo cinquantennale per la ferrovia e trentennale per la funivia.

E i 245 milioni e 580 mila lire, altra voce per la quale il senatore Bertoli ha chiesto chiarimenti, sono la capitalizzazione per un periodo ventennale dell'aumento del 14 per cento delle tariffe.

Come gli onorevoli senatori constatano, la società si è retta fino a questo momento con le sole sue forze e fortunatamente si è retta bene. Oggi lo Stato sente il dovere di intervenire in primo luogo per risanare il bilancio della ferrovia; e come ho accennato, sostanzialmente, con la concessione di un contributo di 1.437.000.000, il bilancio della ferrovia si assesta, ma si assesta tenendo presente l'attuale situazione del bilancio, il quale subisce fatalmente delle oscillazioni.

Il senatore Bertoli si chiedeva come mai dal 1960, anno in cui si è avuto un attivo di 4 milioni, si è passati ad un passivo notevole nel 1961. Debbo ricordare che la società sperava che nel 1961, dati i miglioramenti che al servizio aveva apportati, avrebbe potuto migliorare ancora le risultanze positive del bilancio, se non che è intervenuto il nuovo contratto nazionale per i ferro-tramvieri che ha comportato dei maggiori sensibili oneri, e quelle previsioni di ulteriore incremento dell'avanzo di gestione, nel quale la società sperava, si sono tradotte invece in un deficit di circa 150 milioni.

Desidero ora rispondere brevissimamente ad alcuni quesiti di carattere generale che sono stati posti.

Il senatore Bertoli parlando della classificazione di cui alla legge sull'ammodernamento, ha domandato se la Circumvesuviana sia stata classificata nell'ambito del sistema generale della legge. Rispondo che la classificazione generale non c'è stata, perchè la Commissione interministeriale nominata per la applicazione della legge sull'ammodernamento ha ritenuto più opportuno, anche per la limitatezza delle cifre a disposizione, di procedere gradualmente, man mano che le singole società concessionarie avessero presentato i piani di ammodernamento. Molti piani sono stati fino ad ora approvati, e con ciò si è data un'implicita classificazione alle rispettive linee; altri non sono stati invece approvati, essendosi decisa la soppressione della ferrovia e la sostituzione con servizi automobilistici.

La predisposizione, su un piano generale, di una serie di soppressioni di ferrovie non sarebbe stata né opportuna né utile. Essa avrebbe soltanto messo il Governo in difficoltà di fronte ai preannunciati tagli, pur economicamente, tecnicamente e socialmente consigliabili, non solo per il forte deficit ma per la nessuna utilità sociale dei tronchi interessati, le cui esigenze di traffico avrebbero potuto essere facilmente soddisfatte da servizi automobilistici.

Debbo poi comunicare al Senato che il problema dell'ammodernamento è ancora aperto, giacché parecchi progetti già approvati non hanno ottenuto il finanziamento per la limitata disponibilità della legge 1221, e perché altri numerosi piani di ammodernamento sono ancora all'esame della Commissione interministeriale. Peraltro il Ministero ritiene che questo problema vada affrontato con un piano di graduale attuazione, anche decennale. Il problema sta per essere esaminato in sede governativa.

Evidentemente fra le questioni sul tappeto a questo fine c'è anche la Circumvesuviana, che rientra fra le ferrovie da mantenere ed anzi da potenziare per la notevole funzione che essa assolve. Il senatore Sansone si è chiesto se non vi saranno riflessi in dipendenza della costruzione dell'autostrada e del prevedibile sviluppo dei servizi automobilistici già così intensi in quella zona. Cre-

do di poter rispondere che è prevedibile che tale funzione non subirà crisi, perché le esigenze di traffico della zona sono così imponenti che potranno essere soddisfatte dall'utilizzo congiunto dell'autotrasporto e della ferrovia, la quale, migliorando le condizioni di esercizio con il completamento del doppio binario, si manifesterà sempre più idonea ed utile.

Il progetto di ammodernamento è stato recentemente sottoposto al Ministero dei trasporti; esso richiederà un certo tempo per l'esame tecnico. Il solo fatto che comporta una previsione di 13 miliardi di spesa denota che trattasi di un progetto tecnicamente molto complesso, che va adeguatamente e profondamente esaminato. Quando l'esame tecnico sarà compiuto, io mi auguro che per esso possa trovarsi la possibilità del finanziamento.

Il problema di oggi, così come ha messo in evidenza il relatore senatore Florena, va ridimensionato ai due obiettivi al raggiungimento dei quali gli stanziamenti previsti sono certamente adeguati. Sono sicuro pertanto che il Senato vorrà approvare il disegno di legge, così come lo ha già approvato l'altro ramo del Parlamento. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere l'avviso del Governo sui due ordini del giorno presentati. Il primo è dei senatori Riccio, Sansone e Genco.

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti.* Debbo dire che sono pienamente d'accordo sulla lettera *b*) dell'ordine del giorno del senatore Riccio, perchè penso che un coordinamento dei vari mezzi di trasporto, soprattutto ferroviari, in quella zona vada fatto. So anzi che a questo fine una Commissione è stata già costituita a Napoli e che ad essa partecipano rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato della motorizzazione. Comunque, data la densità del traffico in quella zona e l'importanza che in essa va assumendo il trasporto suburbano, mi sembra che questo lavoro vada accelerato il più possibile.

Per quanto riguarda la lettera *a*), personalmente sarei d'accordo, però occorre che innanzitutto il progetto venga esaminato in linea tecnica e in secondo luogo che ci sia l'accordo del Tesoro per il finanziamento. Pertanto oggi il primo punto posso accettarlo soltanto come raccomandazione, senza assumere alcun impegno, non essendo in condizione di farlo in quanto si tratta di un problema che investe anche la competenza di un altro Dicastero, e in definitiva dell'intero Governo.

Riassumendo, accetto la prima parte dell'ordine del giorno come raccomandazione, mentre accetto pienamente la seconda parte, perché convinto che possiamo immediatamente adempiere a quanto con essa viene chiesto.

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

RICCIO. Vorrei insistere sulla necessità e sull'urgenza di un coordinamento, perché a Napoli abbiamo, in materia, una situazione veramente confusa. L'Azienda tramviaria comunale ha perfino delle linee che vanno in provincia fino a Torre del Greco; c'è poi la ferrovia Cumana, che oggi sta per diventare circumflegrea, con il primo tratto messo in esercizio Napoli-Soccavo, che per ora è gestita dalla S.E.P.S.A., che è a sua volta una dipendenza dell'Ente Volturno; vi sono poi le tramvie provinciali, il cui capitale è in mano al Comune di Napoli. Occorre quindi un coordinamento tra le varie linee, nonché delle stesse e della metropolitana, che deve diventare davvero tale, con il piano regionale di sviluppo, in modo che le zone di sviluppo della città, specie con la costituzione del consorzio per le aree industriali, possano essere coordinate, per quanto riguarda i trasporti, sia in senso periferico, sia dalla periferia, con le varie traiettorie, verso il centro, arrivando così anche ad un miglioramento amministrativo dei servizi stessi.

Insisto pertanto affinché il mio ordine del giorno sia votato, dal momento che il Ministro ne ha accettato non solo la lettera *b*), ma praticamente anche la lettera *a*), pur con

la giusta riserva del finanziamento. In tal modo, se approvato, l'ordine del giorno può costituire un invito più pressante al Governo in ordine a questo importante problema.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Nel merito della questione posso essere d'accordo, perché sono anch'io convinto che l'ammodernamento dovrà essere fatto ma per ora non posso dire nulla e non posso assumere impegni circa la dimensione e il tempo di realizzazione di esso.

RICCIO. Infatti nell'ordine del giorno non è indicata alcuna scadenza.

SANSONE. Si chiede soltanto di predisporre un disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. La legge speciale non è una necessità, perché il problema può essere risolto in sede del piano generale dell'ammodernamento al quale ho accennato.

BERTOLI. Analogo ordine del giorno è stato accettato dal Governo alla Camera.

PRESIDENTE. Il Governo accetta quindi l'ordine del giorno?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto con le riserve alle quali ho fatto cenno e che sono state ritenute legittime anche dal senatore Riccio.

PRESIDENTE. Passiamo allora alla votazione dell'ordine del giorno dei senatori Riccio, Genco e Sansone.

Se ne dia nuovamente lettura.

RODA, *Segretario*:

« Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge concernente il contributo straordinario dello Stato alla Circumvesuviana, ravvisa l'esigenza di un completo riordinamento ed ammodernamento della ferrovia stessa, nei suoi impianti fissi e nei suoi materiali mobili,

nonchè la necessità di un coordinamento di tutti i mezzi di trasporto che collegano Napoli al suo *hinterland*,

invita pertanto il Governo a predisporre al più presto:

a) un disegno di legge per quanto riguarda il riordinamento e ammodernamento della Circumvesuviana;

b) lo studio del problema del coordinamento e della unificazione dei mezzi di trasporto periferici napoletani ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno.

(E' approvato).

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno del senatore D'Albora.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è favorevole.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Non ho bisogno di ripetere quello che ho già detto.

P R E S I D E N T E . Senatore D'Albora, insiste sul suo ordine del giorno?

D ' A L B O R A . Non insisto, signor Presidente. Prendo atto che la Commissione è favorevole e che il Governo lo accetta come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione degli articoli sul testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

A copertura degli oneri restati a carico della Società strade ferrate secondarie meridionali per l'esecuzione dei lavori, compiuti a tutte sue spese, di riordino ed adeguamento tecnico delle ferrovie Napoli-Baiano; Napoli-Ottaviano; Circumvesuviana; Torre Annunziata-Castellammare di Stabia

e Castellammare di Stabia-Sorrento i Ministri dei trasporti e del tesoro sono autorizzati a concedere a detta Società, con proprio decreto, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, un contributo straordinario entro il limite di lire 1.437.000.000.

(E' approvato).

Art. 2.

Per ulteriori lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti nonchè di raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, con convenzione da approvarsi dai Ministri dei trasporti e del tesoro, potrà essere accordato alla Società, sulla base della spesa che sarà ritenuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e da variarsi, salva revisione, sulla base dei prezzi aggiornati alla data di inizio dei lavori, un altro contributo straordinario entro il limite di lire 2.000.000.000.

(E' approvato).

Art. 3.

Il contributo dello Stato accordato a norma del precedente articolo 2 sostituisce quello assentibile, per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia, a norma dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non applicabile per la parte regolata dalla presente legge.

(E' approvato).

Art. 4.

Sono abrogate le leggi 19 marzo 1952, n. 185, e 3 febbraio 1957, n. 35.

(E' approvato).

Art. 5.

La spesa di lire 3.437.000.000 derivante dagli articoli 1 e 2 della presente legge sarà iscritta sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nella misura di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi

finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 437.000.000 per l'esercizio 1964-65.

L'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1961-62 sarà fronteggiato con un'aliquota delle maggiori entrate derivanti dalle modifiche al regime tributario dei contratti di appalto e delle concessioni di pubblico servizio agli effetti dell'imposta di registro approvata con legge 28 luglio 1961, n. 828.

All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1962-63 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Signor Presidente, dovrei fare una brevissima osservazione. All'articolo 5 la Commissione ha, molto opportunamente, dal punto di vista della correttezza costituzionale, proposto l'emendamento aggiuntivo. Però l'approvazione di questo emendamento comporterebbe il rinvio alla Camera del disegno di legge, con la quasi certezza che il disegno di legge non verrebbe approvato entro il 31 luglio, rendendo così inoperante lo stanziamento per l'esercizio 1961-1962. Proporrei che, pur riconoscendo la perfetta legalità...

P R E S I D E N T E . La necessità, direi.

G A V A . Non direi proprio necessità perchè potremmo, signor Presidente, provvedere con una leggina successiva.

P R E S I D E N T E . La Camera a quanto ci risulta sta aperta; si tratta di un punto strettamente costituzionale. Tutto si può fare, ma bisogna che l'Aula sia d'accordo su questo. Non so se la Commissione sia d'accordo.

G A V A . Io ritengo che dal punto di vista dell'ortodossia tutti siamo d'accordo sull'opportunità dell'emendamento. Io temo soltanto che la Camera non approvi il provvedimento entro il 31 luglio e che tutto il disegno di legge cada. Se vogliamo tentare...

P R E S I D E N T E . È una questione molto delicata. Non possiamo ammettere di approvare un disegno di legge senza la copertura. Di qui la necessità dell'emendamento introdotto dalla Commissione.

G A V A . Ed allora, signor Presidente, approvando il disegno di legge così come è stato proposto, anche con l'emendamento della Commissione, noi pregheremmo la Presidenza del Senato di richiamare l'attenzione dell'altro ramo del Parlamento, affinché esso venga approvato entro il 31 luglio, in modo che possa diventare legge operante.

P R E S I D E N T E . Invierò insieme al messaggio tutte le dovute raccomandazioni.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Mi farò premura anch'io di sollecitare alla Camera.

P R E S I D E N T E . Con questa intesa, metto ai voti l'articolo 5 del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

(È approvato).

Per le ferie estive

A L B E R T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A L B E R T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il senatore Bertone, nostro

amato decano, mi ha fatto pervenire per interposta persona l'invito a formulare il solito commiato di prammatica nel congedo per le vacanze estive. Io ho accettato volentieri, come augurio ed arra di perspicua longevità e di autorevolezza. Ma desidero coonestare questo augurio con quella stessa mia professione, onoraria ormai, di igiene fisiologica che per bontà dei colleghi e per loro incitamento sono tenuto ad esercitare nella piena cordialità e comprensione di tutti.

Signor Presidente, noi in questo caldo immite siamo arrivati forse allo stremo della nostra resistenza fisica e ci auguriamo con questo opportuno riposo di poter affrontare meglio quel programma di grave impegno che ci si profila alla ripresa. Detto questo, io debbo formulare a lei il più vivo ringraziamento per la sua magistrale opera di direzione delle nostre discussioni. Ella, signor Presidente, all'antico binomio *concordia discors* che ci caratterizza, poichè siamo un'Assemblea politica, ha il merito di aver sottolineato per sua naturale tendenza la prima parte, il primo termine, la « concordia », attraverso l'imparzialità del suo stile, anche quando la concitazione del temperamento, opportunissima al caso, l'avrebbe portata ad un certo sovracalore.

Io ringrazio con lei tutti i suoi collaboratori, tutti i funzionari del Senato, tutto l'Ufficio di Presidenza, i collaboratori nostri indiretti, cioè i funzionari della biblioteca, dell'ufficio legislativo, degli altri uffici che ci soccorrono e ci coadiuvano. Ringrazio anche tutti i commessi, sulle facce dei quali noi medici abbiamo sorpreso talvolta la resistenza spinta all'estremo in questa stagione, ripeto, così immite.

Abbiamo la coscienza di aver fatto il nostro dovere e ringraziamo tutti quelli che ci hanno aiutato a compiere questo nostro dovere; anche la stampa, la quale migliora i nostri discorsi poichè li riduce alla loro essenzialità. Ed auguriamo dunque, oggi che le nostre fatiche sono aumentate, perchè sul parlamentare gravano tanti richiami allo studio di questa vita associata, resa più complicata e più tecnica per la stessa lunghezza e particolareggiata struttura delle nostre leggi (vedete infatti che di fronte

a 56-60 anni fa le nostre leggi sono più lunghe e più complicate, quasi che assumano una veste di regolamento, e non solo per infrenare se del caso il Potere esecutivo ma per le loro stesse complicazioni naturali, che al merito di queste nostre fatiche si aggiunga meglio la comprensione della opinione pubblica. Non vogliamo deluderla: affronteremo alla ripresa col dovuto impegno il programma che ci si presenta. A questo proposito, signor Presidente, io voglio mandare un pensiero a tutti quegli altri colleghi che si sono allontanati per necessità fisiologico-curative e che hanno raggiunto le sedi climatico-termali d'Italia. Vediamo anche quest'anno come aumenti la clientela di queste stazioni termali ed ho caro che in questa nuova temperie politico-sociale essa sia aumentata. Auguro che il cosiddetto termalismo sociale faccia ancora maggiori benefiche prove e che si possa da noi vedere i nostri concittadini lavoratori che accorrono per il meccanismo mutualistico alle stazioni termali ed idroclimatiche, sempre meglio vestiti, sempre meglio nutriti, sempre meglio curati, in migliori condizioni. Io stesso debbo la mia riacquistata salute alla frequentazione di queste stazioni termali. Auguro che le discussioni che avranno luogo tra noi parlamentari nella quiete di queste stazioni non siano inutili e ridondino ad aumentare il lustro del nostro Parlamento ed a prepararci ai futuri cimenti. Mando un saluto al rappresentante del Governo, con il quale sui banchi della scuola tanti anni fa abbiamo sviluppato come adempimento di penso questo tema *concordia discors*. Ho piacere che anch'egli per la sua parte abbia contribuito, nei limiti della sua azione governativa, nel delicatissimo posto che occupa, a rendere più efficiente e più applicato quell'invito continuo che ci perviene dalla presenza stessa, dallo stile, dalle parole esortative del nostro illustre Presidente.

Con questo, onorevoli colleghi, concludo e mando l'augurio di buone e razionali vacanze a tutti. (*Vivi, generali applausi*).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare l'onorevole Codacci Pisanelli, Ministro senza portafoglio. Ne ha facoltà.

* C O D A C C I P I S A N E L L I .
Ministro senza portafoglio. Onorevole signor Presidente, onorevoli senatori, il Governo tiene a porgere un saluto particolarmente cordiale e riconoscente al Senato, ma tiene inoltre ad esprimere il proprio apprezzamento per l'opera intensa ed approfondita svolta durante un'annata che è stata piena di attività. Una breve interruzione viene ora stabilita, interruzione la quale servirà soprattutto per riflettere meglio sopra i compiti particolari che ci sono riservati e soprattutto per affrontare con rinnovate energie la nuova annata parlamentare che fin d'ora si annunzia particolarmente densa di lavoro. Ma il ringraziamento del Governo, e di un Governo democratico, è determinato soprattutto dal contributo imponente che il Senato sta arrecando al consolidamento delle nostre istituzioni democratiche. Quando si può fare affidamento sopra un'Assemblea come questa, alla quale il Parlamento italiano deve l'aumento di prestigio continuo che fortunatamente si riscontra nel Paese, si può guardare con tranquillità all'avvenire.

Abbiamo potuto constatare quale fosse la competenza e nello stesso tempo la passione con cui i vari progetti di legge sono stati esaminati e curati. Chi ha l'incarico di curare i rapporti tra il Governo e il Parlamento può rilevarlo meglio di ogni altro, ed ha cercato di assolvere questo suo compito con la discrezione maggiore, talvolta con discrezione che può essere apparsa fin troppo discreta, ma che è conseguenza proprio della consapevolezza della importanza e della dignità con la quale il compito viene assolto dal nostro Senato:

Rivolgo, signor Presidente, a lei, a nome del Governo, un ammirato ringraziamento, ed il ringraziamento si rivolge a tutti gli onorevoli senatori di ogni parte; in modo particolare, sia detto oggi, all'opposizione, sulla quale un libero Governo fa soprattutto assegnamento.

Un ringraziamento al Segretario generale, un ringraziamento all'Ufficio di Presidenza, un ringraziamento a tutti i collaboratori e ai commessi che tanta parte hanno avuto essi pure nei lavori di questa Assemblea.

Concludo rinnovando il ringraziamento ed il saluto da parte del Governo, che trae la sua forza soprattutto dalla forza di un libero Parlamento. (*Vivi, generali applausi*).

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, anche a nome del Consiglio di Presidenza, del Segretario generale e del personale del Senato, ringrazio il senatore Alberti e il ministro Codacci Pisanelli per le parole squisitamente gentili che essi hanno pronunciato a nome dell'Assemblea e del Governo.

Prima di ricambiare i loro auguri con gli stessi sentimenti di affettuosa amicizia, mi corre l'obbligo di tracciare il rapidissimo bilancio dell'attività svolta dal Senato della Repubblica dall'inizio del 1962 ad oggi:

81 sedute dell'Assemblea;

201 sedute delle Commissioni permanenti e speciali e delle Giunte;

272 disegni di legge approvati, di cui 85 dall'Assemblea e 187 dalle Commissioni;

14 interpellanze e 32 interrogazioni orali svolte, oltre alle 363 interrogazioni per le quali è pervenuta la risposta scritta.

Tra le interpellanze svolte sono da menzionare quelle relative a vari problemi di politica estera, dal disarmo alla tregua nucleare, dalla questione algerina all'integrazione europea.

Sette sedute sono state riservate al dibattito sulla fiducia al Governo, mentre la discussione dei 10 bilanci finora esaminati ha complessivamente occupato 28 sedute.

Tra i principalissimi provvedimenti approvati in questo periodo mi limiterò a ricordare:

i rendiconti consuntivi per diversi esercizi finanziari;

le norme sui procedimenti e giudizi d'accusa;

i provvedimenti straordinari a favore di Napoli;

il piano per la regolamentazione dei fiumi;

il piano per il rinnovamento delle ferrovie;

il piano triennale per lo sviluppo della scuola;

le disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica popolare;

la concessione di un assegno integrativo a talune categorie di impiegati statali;

la revisione dei film e dei lavori teatrali;

i provvedimenti a favore dei mutilati ed invalidi civili;

i miglioramenti delle pensioni della Previdenza sociale e degli artigiani;

le modificazioni alla legge elettorale del Senato per adeguare il numero dei senatori all'incremento della popolazione;

le variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli delle Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1961-62.

Sono anche da ricordare, oltre a varie ratifiche di accordi internazionali, i seguenti provvedimenti:

adeguamento delle pensioni di guerra indirette;

provvidenze a favore del personale insegnante delle Università e degli Istituti di istruzione superiore e del personale scientifico degli osservatori astronomici e dell'Osservatorio vesuviano;

modalità per il versamento del contributo dello Stato al Fondo adeguamento pensioni;

modifiche alla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità;

variazioni delle aliquote dell'imposta di ricchezza mobile e della imposta complementare progressiva sul reddito;

modificazioni allo stato giuridico e all'ordinamento della carriera dei segretari comunali e provinciali;

integrazioni e modifiche della legge 26 novembre 1955, n. 1177, sui provvedimenti straordinari per la Calabria;

istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia;

norme per l'elezione del Consiglio regionale della Valle d'Aosta;

disciplina del contratto di lavoro a tempo determinato;

modificazione di varie norme del testo unico delle leggi sanitarie concernenti la disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari e delle bevande;

classificazione delle Camere di commercio, industria e agricoltura;

revisione degli organici delle Cancellerie e Segreterie giudiziarie;

modificazione alle norme sui protesti delle cambiali e degli assegni bancari;

riordinamento ed estensione dell'assistenza antitubercolare e trasferimento all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi;

adeguamento dei ruoli organici del Ministero degli affari esteri;

partecipazione ai piani di sviluppo economico e sociale della Somalia nell'anno 1961;

norme in materia di integrazione dei bilanci comunali a seguito dell'abolizione dell'imposta comunale di consumo sul vino e dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti vinosi;

modifica del vigente ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari;

norme in materia di affitto di fondi rustici;

estensione delle norme sull'applicazione del giudizio direttissimo;

proroga del regime vincolistico degli immobili adibiti ad uso diverso dall'abitazione;

trattamento tributario degli Istituti di credito a medio e a lungo termine;

norme sulla revisione dei ruoli organici dell'Amministrazione finanziaria;

provvedimenti relativi al riordinamento dei ruoli del personale dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato;

proroga delle provvidenze in favore della cinematografia;

conversione in legge del decreto-legge concernente misure speciali di salvaguardia per il piano regolatore di Roma;

corresponsione di un compenso straordinario globale al personale delle scuole ed istituti di istruzione elementare, secondaria ed artistica.

Il Senato ha anche approvato, in prima deliberazione, il disegno di legge costituzionale concernente modificazioni agli articoli 56, 57 e 60 della Costituzione.

Onorevoli colleghi, il dato statistico dell'attività svolta in questo periodo — nonostante le non brevi interruzioni dovute all'ultima crisi di Governo, alla elezione del nuovo Capo dello Stato e alla consultazione elettorale amministrativa — dimostra come, ancora una volta, il Senato della Repubblica abbia tenuto fede alla sua caratteristica fondamentale, per lunga consuetudine acquisita e consolidata: quella dell'alta coscienza e del profondo senso di responsabilità dei suoi membri — pur limitati nel numero, se non nell'età sempre giovanile — che dà costruttiva operosità ai nostri lavori e rende possibile quel clima di cordiale collaborazione che accomuna maggioranza e opposizione nell'unico scopo del bene del Paese e del consolidamento della democrazia parlamentare.

Si deve a questa sua peculiare caratteristica, direi a questo stile — che l'opinione pubblica mostra di apprezzare e conforta con il suo consenso — se la nostra Assemblea ha sempre saputo rispondere, in ogni momento, alle attese della Nazione e alla necessità e all'urgenza del lavoro programmato, senz'altra sollecitazione se non quella che discende dal radicato impegno dei suoi componenti e dal loro attaccamento all'autonoma disciplina della loro attività.

Con la serena coscienza del lavoro compiuto formulo, dunque, di tutto cuore, i più affettuosi auguri alla grande famiglia senatoriale per il non lungo, ma meritato riposo che consentirà a noi tutti di ritrovarci con fresche energie per il programma di lavoro altamente impegnativo che ci attende alla ripresa.

Augurio che, con la stessa cordialità, estendo alla stampa — che ringrazio ancora per i sentimenti espressi nella recente cerimonia del « ventaglio » — ed al Segretario generale e a tutti i dipendenti dell'Amministrazione del Senato. (*Vivissimi, generali applausi*).

Fervidi voti augurali mi è gradito rivolgere, a nome dell'Assemblea, al Capo dello Stato, alla Camera dei deputati ed al suo caro Presidente, al Governo ed alla Corte costituzionale. (*Vivissimi, generali applausi*).

Al popolo italiano un augurio di progresso, di benessere e di pace. (*Vivissimi, generali applausi*).

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

G E N C O , *Segretario:*

Al Ministro della pubblica istruzione. Nel quadro di un sempre più accentuato interesse nazionale ed internazionale per le ricerche archeologiche relative a Sibari, tenuto conto dell'ampiezza dei mezzi finanziari necessari per portare avanti le opere di scavo con finalità di sicuro successo, essendo ormai in gran parte individuata la zona archeologica di Sibari;

considerato che finora molto scarsi sono stati gli interventi finanziari dello Stato a favore delle ricerche archeologiche per Sibari;

considerato che è necessario che le ricerche e gli scavi siano coordinati con il piano di sviluppo industriale della pianura di Sibari in modo che il nuovo e l'antico non entrino in conflitto, l'interrogante chiede di sapere quali misure e provvedimenti e quale azione il Ministro intenda sviluppare per dare un maggiore incremento all'attività di ricerca archeologica e di scavi nella zona di Sibari (3201).

DE SIMONE, PALERMO

Al Ministro della pubblica istruzione, premesso che la Basilica del Patirion nel comune di Rossano (Cosenza) costituisce un interessante monumento di arte bizantina; che essa si trova in luogo di incantevole bellezza ed è meta di un movimento turistico anche straniero che va sempre più incrementandosi; che essa si trova in uno stato di deplorabile abbandono; che possiede un pavimento costituito da pregevoli mosaici, una parte dei quali per incuria si è scomposta ed i cui pezzi sono stati raccolti e conservati in casse in attesa di essere ricomposti senza che peraltro si sia a ciò provveduto; che un ulteriore abbandono può portare alla irreparabile distruzione di una interessante testimonianza di arte bizantina; che ciò sarebbe molto grave in una zona che non è caratterizzata da molti monumenti artistici, l'interrogante chiede di sapere quali urgenti misure e provvedimenti si intendono prendere per impedire un ulteriore deterioramento di det-

to monumento e provvedere al suo completo restauro nell'interesse e per la difesa della arte (3202).

DE SIMONE

Al Ministro dell'interno, per conoscere quali sono i motivi che hanno impedito sinora la indizione dei comizi elettorali per il rinnovo del Consiglio comunale di Albano, resosi necessario in base alla legge e nel termine di tre mesi, a seguito delle dimissioni di 15 consiglieri su 30, attuate il 17 luglio 1962, che hanno determinato lo scioglimento del Consiglio stesso (3203).

MAMMUCARI, MINIO

P R E S I D E N T E . Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è tolta (ore 12,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari