CLXXVII SEDUTA

VENERDÌ 30 LUGLIO 1954

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA

e del Vice Presidente BO

INDICE

Corte dei conti:

Trasmissione di deliberazioni . . . . *Pag.* 6998

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 6998
Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 6998
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 6998
Presentazione 7015
Richiesta di procedura urgentissima . . . 6999
Trasmissione 6999

« Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » **(685)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Approvazione):

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 7000
BERTONE, *relatore* 7000

« Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernenti la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 maggio 1952, n. 184 » **(505-*Urgenza*)** (Discussione e approvazione con modificazioni):

AGOSTINO 7003
ANGRISANI 7006
BOLOGNESI 7007
BUIZZA, *relatore* 7008, 7012
CERABONA 7003, 7013
CORBELLINI 7014
CROLLALANZA . . . . . *Pag.* 7006
DE BOSIO 7014
GAVINA 7004
MASTROSIMONE 7008
MERLIN Umberto 7000
MONNI 7013
NEGRI 7012
PALLASTRELLI 7007
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . 7009 e *passim*

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » **(601)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . . 7015 e *passim*
AMIGONI 7044
ANGELILLI 7043
ANGELINI Cesare 7044
ANGRISANI 7041
ARTIACO 7042
BARBARESCHI 7046
BARBARO 7036, 7045
BUIZZA, *relatore* 7016
CAPPELLINI 7035, 7045
CERABONA 7038
CONDORELLI 7038, 7039
CORBELLINI . . . . . 7035 e *passim*
CORNAGGIA MEDICI 7041
DE LUCA Angelo 7044, 7046
FERRARI 7037
FLECCHIA 7037
GERVASI 7039
GRAMEGNA 7037
GRAMMATICO 7038
IORIO 7038, 7039, 7040
MANCINO 7046
MATTARELLA, *Ministro dei trasporti* . . . 7020 e *passim*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

MONNI . . . . . *Pag.* 7047
PERRIER 7049
RUSSO Salvatore 7048
TARTUFOLI 7036, 7046
VACCARO 7040

Interpellanze:

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 7050
ASARO 7050
MATTARELLA, *Ministro dei trasporti* . . . 7050

Inversione dell'ordine del giorno:

PRESIDENTE 6999
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . 6999

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di martedì 27 luglio, che è approvato.*

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

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

« Provvedimenti integrativi della legge 27 giugno 1922, n. 889, relativa ai danni prodotti dal rigurgito delle acque sotterranee nell'abitato di Corato » (689).

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

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

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

della 3ª Commissione permenente (Affari esteri e colonie):

« Spesa di lire 132.000.000 per i lavori di completamento della " Casa d'Italia " in Buenos Ayres » (675), previo parere della 5ª Commissione;

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo » (682), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Nuove disposizioni in materia di indennità per danni alla proprietà industriale italiana negli Stati Uniti d'America » (681), previo parere della 9ª Commissione;

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

« Modifiche all'articolo 2, comma primo, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1076 » (677), d'iniziativa dei deputati Sciorilli Borelli ed altri, previo parere della 5ª Commissione;

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Benefici di carriera in favore degli agenti delle Ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati » (673), d'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri, previo parere della 5ª Commissione.

Deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente.

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

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Approvazione ed esecuzione del Protocollo relativo alla Conferenza europea dei ministri dei trasporti, firmato a Bruxelles il 17 ottobre 1953 » (659), previo parere della 7ª Commissione.

Trasmissione di deliberazioni da parte della Corte dei conti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, in ottemperanza al disposto dell'articolo 100 della Costituzione, il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso, in data 27 luglio u. s.,

la deliberazione della stessa Corte a Sezioni riunite sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1950-51, con allegata la relazione finanziaria sul detto rendiconto.

Tale deliberazione con la relazione allegata sarà stampata e distribuita (Doc. LXXIII).

Comunico altresì al Senato che, in ottemperanza al disposto dell'articolo 100 della Costituzione, il Presidente della Corte dei conti ha anche trasmesso, in data 27 luglio u. s., la deliberazione della stessa Corte a Sezioni riunite sul conto consuntivo dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1949-50, con allegata la relazione della Corte stessa.

Tali documenti sono depositati presso la Segreteria a disposizione dei senatori.

Trasmissione di disegno di legge e richiesta di procedura urgentissima.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 26 luglio 1954, n. 503, concernente modificazioni all'imposta di fabbricazione sulla benzina » (690).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Castelli, Sottosegretario di Stato per le finanze. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, la Camera dei deputati nella seduta di ieri ha approvato la conversione in legge del decreto-legge 26 luglio 1954, concernente modificazioni all'imposta di fabbricazione sulla benzina. Il termine per la conversione del decreto-legge, ai sensi della Costituzione, scade il 24 settembre. Poichè il Senato sta per prendere le ferie chiedo che per il disegno di legge di conversione sia adottata la procedura urgentissima.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni il disegno di legge sarà discusso nella seduta pomeridiana, con relazione orale.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Romita, Ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo al Senato l'inversione dell'ordine del giorno e cioè chiedo che il numero 3 dell'ordine del giorno stesso che riguarda: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernenti la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184 », venga invece discusso subito dopo il numero 1.

Se il disegno di legge non passerà in giornata non potrà essere discusso dalla Camera dei deputati prima del prossimo periodo di ferie ed allora i lavori dei fiumi non potranno iniziarsi che al principio dell'inverno con pericolo veramente grave di qualche inondazione. Pregherei quindi il Senato di concedere l'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, resta stabilito che dopo il punto primo sarà messo in discussione il numero uno del punto tre dell'ordine giorno.

Approvazione del disegno di legge: « Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » (685) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 », già approvato dalla Camera dei deputati. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Bertone.

BERTONE, *relatore*. Con questo disegno di legge il Governo chiede che l'esercizio provvisorio venga prorogato al 31 ottobre 1954. Le ragioni obiettive di varia natura per cui si chiede questa proroga sono talmente note che è inutile che io mi ci soffermi. Avverto per maggior precisione, che la proroga riguarderà solo i bilanci che ancora non sono stati perfezionati; cioè il bilancio degli Esteri alla Camera dei deputati e il bilancio dell'agricoltura al Senato, mentre tutti gli altri bilanci che hanno avuto la duplice discussione ed approvazione dinanzi ai due rami del Parlamento si intendono definitivamente approvati. In queste condizioni di cose credo che non ci sia altro che prendere atto del disegno di legge ed approvarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per il tesoro.

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Non ho niente da aggiungere a quanto ha detto il senatore Bertone e raccomando al Senato l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 1.

È prorogato al 31 ottobre 1954 il termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio dei bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario 1954-55, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa e con le disposizioni e modalità previste nei relativi disegni di legge, costituenti il progetto di bilancio per l'anno finanziario medesimo, già presentato alle Assemblee legislative.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, ed ha effetto dal 1° settembre 1954.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernenti la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 maggio 1952, n. 184 » (505-*Urgenza*).

PRESIDENTE. In seguito all'approvazione della richiesta di inversione dell'ordine del giorno, passiamo al numero uno del punto terzo dell'ordine del giorno stesso che reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernente la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Merlin Umberto. Ne ha facoltà.

MERLIN UMBERTO. Onorevoli colleghi, il mio intervento potrebbe anche — e lo è in realtà — equivalere ad una dichiarazione di voto. Desidero dichiarare che, dando voto favorevole a questo disegno di legge, voglio riconoscere senz'altro e pregiudizialmente che l'onorevole Romita ha raggiunto con questa legge il massimo finanziamento che fosse possibile, compatibilmente con le condizioni generali del bilancio dello Stato.

Fatta questa premessa, per togliere ogni equivoco, voglio fare alcune modeste osservazioni. Di esse sono certo che il Ministro vorrà tenere il conto dovuto. Voglio esporre a questa Assemblea il frutto della mia dolorosa esperienza sul grave problema dei fiumi e delle acque: questo ritengo mio dovere, dato tutto quello che di sofferenza vera e reale la mia terra ha sopportato con la disgraziata rotta del Po del novembre 1951.

A parte l'ufficio che io ho coperto e che mi ha dato poi nuove e più mature esperienze, io sono nato e sono vissuto in questa provincia tra i due maggiori fiumi d'Italia, il Po e l'Adi-

ge, e quindi anche se non avessi voluto farlo, sono stato costretto, vorrei dire, dalla stessa situazione geografica del Polesine ad occuparmi intensamente di tutti i probelmi che attengono alla vita delle acque, le quali in realtà sono prosperità, salute e ricchezza, ma possono anche essere causa di rovine immense. Infatti il Po, con la tragica rotta del 14 novembre 1951, me ne ha dato la più dolorosa delle prove; e per quanto allora si sia ricorsi a tutti i dati statistici ed a tutte le giustificazioni per dire e sostenere che non c'era colpa di nessuno, che era la fatalità degli eventi, che era la forza delle cose, tuttavia non ho mai nascosto al Senato, discutendo dell'argomento — e lo ripeto oggi — una mia preoccupazione, un dubbio angoscioso, qualche cosa che io non so neanche definire, ma che in realtà è rimasto sempre impresso nel mio animo, e cioè che se si fosse fatto quello che si andava ripetendo da tempo in una località, che portava un nome vorrei dire malfamato, un nome indicativo lasciatoci dalla storia dei nostri avi, cioè il nome di Malcantone, se si fosse fatto quello che si era tante volte richiesto, forse questa sventura avrebbe potuto essere risparmiata al Polesine. È un punto interrogativo al quale non rispondo perchè non voglio rispondere.

Lo stesso stato d'animo mi assale ora e mi spinge a manifestare al Ministro alcune preoccupazioni di cui sono certo che egli nella sua bontà e cortesia vorrà tener conto nella applicazione di questa legge. Io ricordo che quando scoppiò quella tragedia del Polesine, l'onorevole Tremelloni che oggi è Ministro, collega e compagno dell'onorevole Romita, ebbe una felice idea. Egli disse: « Bisogna finirla con questo andare a provvedere caso per caso senza un piano organico di fronte alle sventure che si susseguono nel nostro Paese ». Dobbiamo avere un piano organico per pensare in tempo a tutto. E propose un disegno di legge che venne poi tradotto nella legge del 19 marzo 1952, n. 134, col la quale il Ministero dei lavori pubblici fu invitato a presentare al Parlamento, d'intesa col Ministro dell'agricoltura e foreste, un piano orientativo per tutto il complesso delle opere di difesa dei corsi d'acqua naturali nell'interno del territorio della Repubblica, per la sistematica regolarizzazione delle opere, sia ai fini della loro più razionale utilizzazione, sia ai fini della difesa del territorio contro le inondazioni.

Uomo di studio, Tremelloni capì che questa era una necessità e che non si doveva aver riguardo soltanto alla sventura che non ha pari nella storia del nostro Paese come quella del Polesine, perchè, ricordiamolo bene, colpì 150 mila ettari di terreno e mandò profughi nel resto d'Italia 212.000 creature; capì che non si poteva isolare quel problema a quel caso per quanto gravissimo ma che si doveva pensare alla Calabria, alla Sardegna ed a tutto il resto del territorio nazionale. La disgraziata terra calabrese che ebbe poi una sventura ancora più atroce, ci aveva preceduti in una alluvione di un anno circa prima rispetto a quella del Po. Ora, per l'esperienza che ho fatto poi come Ministro, mi sembrava doveroso mettere in rilievo quanta parte della legge attuale realizza il programma del piano orientativo e in quanta parte se ne discosti, brevemente come il tempo e il lavoro consigliano. Questo allo scopo di richiamare l'attenzione del Governo, ma soprattutto dei colleghi, perchè sappiano che quando avranno votato questa legge avremo fatto una parte del nostro dovere, ma rimarrà ancora da far molto e molto di più.

Mi sembra doveroso richiamare l'attenzione dei colleghi anche perchè io stesso ho avuto l'onore di firmare il piano orientativo dopo aver dato molto tempo e molta fatica perchè esso venisse compiuto. Intendiamoci, il merito principale è dei miei funzionari, del professor Greco e del professor Frosini; io ho dovuto dare ripetute istruzioni e richiedere il massimo sforzo da questi funzionari e da tutti gli altri vicini e lontani.

La legge Tremelloni aveva fissato un termine di 6 mesi, indubbiamente troppo breve, per un lavoro così complesso. Ma il « piano orientativo » è compiuto e quello che più conta non ha sollevato critiche; passando dall'Adige al Po, all'Arno, al Tevere, al Simeto, al Temo, passando quindi attraverso tutta la Penisola e le Isole, quale spesa il piano prevede? Critiche non se ne sono avute nè su questi banchi nè da parte dei tecnici e ciò è presunzione che sia un lavoro ben fatto. È bene ancora ricordare che la spesa che oggi siamo chiamati a

deliberare si riallaccia ad un'altra spesa di 17 miliardi che fu approvata con la legge 31 gennaio 1953. Anche allora ricordo, onorevole Romita, che proprio il 26 novembre 1952 parlai da questa tribuna e dissi francamente al Ministro Aldisio: lei ci presenta un programma di 100 miliardi di spesa e ce ne fa approvare 17! La risposta è inutile ripeterla, perchè si può immaginare. Con l'attuale disegno di legge lei ha migliorato la situazione di molto. Prima ci aveva presentato una spesa di 100 miliardi, e poi ha avuto anche la cortesia di portare questa spesa a 120 miliardi, per cui oggi noi siamo chiamati a deliberare un tale stanziamento. Ma in quanti anni? In 12 anni. C'è una prima domanda che mi martella l'anima: aspetteranno i fiumi? 12 anni sono molti, ed io non ci arriverò; colleghi più giovani di me vedranno concludersi questo periodo. Ma i fiumi aspetteranno?

Si tratta di opere urgentissime; l'ha detto lei, onorevole Romita, quando ha chiesto l'inversione dell'ordine del giorno. Si deve poter lavorare nell'estate, aspetteranno i fiumi? Ha aspettato il Po nel 1951? L'acqua è inesorabile, scende, corrode, rovina, porta i detriti dei monti. Lei, onorevole Romita, ha la fortuna di essere un tecnico, ma permetta che un avvocato, che ha almeno la dote del buon senso, le dica che queste opere non si possono fare per due terzi o per metà. Quando lei riprenderà i lavori dell'Adige-Garda, ed io ritengo che l'Adige sia uno dei fiumi più pericolosi del nostro Paese, troverà che, essendosi fatte delle opere fin dal 1939, dovrà rifarle tutte od in gran parte.

Quindi, a meno di non vedere rovinato quello che è stato fatto, invoco da lei questa assicurazione, che non si lascino le opere incompiute. Sarebbe come costruire i muri perimetrali di una casa e non fare il coperto: state sicuri che dopo poco tempo vanno in rovina anche i muri perimetrali. Guardate che l'Adige è un fiume pensile; l'acqua arriva da 2 mila metri di altezza ed il percorso è breve. In tre secoli gli argini sono stati alzati di vari metri, ma il letto del fiume continua sempre a crescere. Come rimediare a questo? Occorre uno scolmatore, come si è fatto per il Reno — le opere sono quasi a compimento — e per l'Arno — le opere sono iniziate. Per l'Adige furono incominciati i lavori per lo scolmatore nel 1939, sono stati sospesi nel 1940, ripresi nel 1951, ma non ci sono fondi per andare avanti. Onorevole Ministro, lei ha fatto bene ad aumentare i 12 miliardi a 32, perchè se la galleria Mori-Torbole sarà molto utile, quando le acque saranno nel Garda, occorrerà anche scaricarle da questo lago per non creare altri danni e rovine.

Teniamo poi presente quanto costano le piene dei fiumi. Sapete quanto si è speso per i fiumi del Veneto nel novembre del 1953? 600 milioni. Infatti il magistrato alle acque fu costretto a mettere 8 mila lavoratori lungo gli argini del fiume, perchè ogni tanto si facevano sentire i « fontanazzi » ed il Ministro sa cosa sono e come possono essere pericolosi. Perciò mettendo a raffronto questa legge col piano orientativo, debbo ringraziare l'onorevole Ministro per quel che ha fatto. È bene che l'Assemblea sappia cosa importa questo piano orientativo di cui ho mandato una copia ai parlamentari. Esso importa 1.454 miliardi di spesa, dei quali 614 per opere idrauliche a carico dei lavori pubblici ed 840 per opere idraulico-forestali e idraulico-agrarie a carico dell'agricoltura. È vero che lo stesso piano orientativo limita le opere più urgenti al primo decennio, però queste opere che fanno carico al Ministero dei lavori pubblici toccano la rispettabile cifra di 370 miliardi. Quello che deliberiamo oggi è dunque un terzo del fabbisogno.

Con ciò ho detto tutto ed ho espresso la mia seconda preoccupazione.

È vero che nel frattempo abbiamo approvato la legge per la Calabria del 27 dicembre 1953, che porta anche la mia firma, stanziando somme adeguate, salvo poi le maggiori spese di fondo, per le quali apposita Commissione sta studiando. Ugualmente la differenza è notevole, ed io richiamo l'attenzione del Ministro sulla necessità di non cullarci in illusioni pericolose.

Ed allora, io arriverei a questa conclusione: dobbiamo votare la legge, dobbiamo riconoscere lo sforzo compiuto, dobbiamo dar corso alle opere nuove e soprattutto al completamento delle opere iniziate, perchè lei sarà d'accordo, onorevole Romita, che questa è una cosa ancora più urgente. Nel complesso, però, bisogna

avere gli occhi al problema nella sua interezza, dalle montagne al mare: i fiumi si difendono soprattutto in montagna, ed è al Ministero dell'agricoltura pertanto che va l'appello più fervido.

Opere idrauliche chiediamo, ma soprattutto difesa delle foreste; e tutti questi lavori debbono essere animati da una fede profonda, che non conosce distinzione di pensiero politico, che troverà le forze ed i mezzi per salvare il Paese da nuove e immeritate sventure. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cerabona. Ne ha facoltà.

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi rendo conto della brevità del tempo dato ad ognuno di noi per dire qualche parola sul progetto di legge; onorevole Ministro, voglia compiacersi di ascoltarmi: siccome sarò brevissimo, desidererei essere ascoltato con attenzione su queste brevissime proposizioni.

Avrei voluto presentare un emendamento al numero 12 degli emendamenti proposti là dove è detto: « per interventi di carattere straordinario e per sistemazioni urgenti di altri corsi d'acqua: dieci milioni ». Si è dimenticata, infatti, in questa legge, la esistenza della Basilicata, che è tra le Regioni che hanno più bisogno di intervento per la sistemazione dei fiumi; è da secoli, cioè, da quando i fiumi cominciarono a scorrere, che non si è speso un centesimo per i fiumi della Lucania: il Ministro lo sa. Vi sono però, colà, fiumi devastatori; abbiamo denunziato il fatto, più volte, al Ministro dei lavori pubblici, abbiamo presentato interrogazioni, da anni, per chiedere ripari ai danni ingenti prodotti da tali fiumi, ma inutilmente. So che l'emendamento sarebbe contro la sollecitudine con la quale deve essere votata questa legge, e ne farò a meno, ma mi rivolgo al Ministro per dirgli: badate, si è omesso di inserire nella legge la Basilicata. La dimenticanza è gravissima. Si parla invece di una sistemazione del Volturno, del Calore, del Simeto, e si parla di pochi soldi stanziati per la Calabria per sistemazione di corsi d'acqua; 12 milioni appena. La Calabria è in condizioni se non peggiori, quasi uguali a quelle della Basilicata, eppure si dimentica del tutto di parlare di essa! E un triste destino che la perseguita ed è da deplorare quanto è avvenuto ed avviene sistematicamente.

Ricordo al Ministro che bisogna tener presenti questi fiumi: l'Agri, impetuoso e distruttore di molte coltivazioni; i rivieraschi sono costernati, non hanno potuto ottenere mai un soccorso, nè un centesimo di danni, e purtroppo il letto del fiume si allarga di giorno in giorno per centinaia e centinaia di metri; il Sinni, altro fiume impetuoso, antichi fiumi che hanno esteso i loro letti divenuti larghissimi. Navigabili al tempo dei romani, quando i boschi li arginavano e mantenevano le piene, ora irrompono nelle campagne e portano rovine immense. Bisognerà tenerli presenti, in quel capitolo 12 dove sono previsti interventi con carattere di sistemazione. Ma anche ciò è ben misera cosa.

Bisognerebbe tener presente il Sermento, che ogni anno rovina tutti i prodotti, il Sauro, il Cavone. Sono fiumi che hanno urgente bisogno dell'assistenza del Genio civile, perchè straripano continuamente, apportando rovine e miseria.

Ho finito, seguendo l'invito del Presidente di essere breve. Non proporrò emendamenti alla legge, mi raccomanderò solo alla coscienza del Ministro invitandolo a provvedere alla sistemazione dei fiumi della Basilicata; essi hanno urgente bisogno di massicci interventi, così come si è, da anni, insistito, con varie interrogazioni e documentate richieste. Io stesso ad esempio ho reclamato, insistentemente, per ottenere che l'Agri fosse sistemato, almeno in parte, per evitare che, ogni anno, distruggesse gli ubertosi giardini di Sant'Arcangelo. Nulla ha fatto il Governo, ed il fiume continua ad immiserire i poveri agricoltori, che lottano invano contro la furia dell'acqua devastatrice.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Agostino. Ne ha facoltà.

AGOSTINO. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, parlo per il Gruppo socialista, ed anche per la mia Calabria. Il Gruppo è favorevole all'approvazione del di-

segno di legge, perchè vi è in esso qualche cosa d'indifferibile; anzi, per il Gruppo, debbo dire che la città di Parma si agita, per non essere stato ancora istituito il magistrato del Po con sede in detta città. È urgente che si istituisca: vi è a Parma un movimento in tale senso da parte degli esponenti del Comune, della Provincia, della Camera di commercio, delle organizzazioni economiche industriali, dei coltivatori diretti e della stampa locale, tanto che venne di recente votato un ordine del giorno vibratissimo.

La mia Calabria è in condizioni penosissime. Diceva opportunamente or ora il senatore Merlin, il quale la visitò nel 1953, che l'alluvione del 1951 in Calabria è stata ben più grave di quella del Po; gravissima, particolarmente per il numero delle vittime, quella del 1953. Orbene, vi è una legge la quale dovrebbe operare; ma questa legge non opera ancora, oppure opera molto scarsamente, tanto che parecchi comuni, parecchie autorità della Calabria, si agitano, perchè, non essendo stato fatto qualcosa di positivo in questo frattempo, lo imminente autunno può essere foriero di nuovi maggiori danni; le popolazioni sono angosciate, non solo per quello che è avvenuto ma anche per quello che potrà avvenire; e non si tratta solamente di poderi, di case o di baracche, si tratta della vita di moltissima gente. Oggi peraltro si minaccia che gli sfollati delle ultime alluvioni vengano costretti a ritornare ai tuguri da dove vennero fatti uscire. Si è scritto, si è promesso, si promette ancora, si parla di un problema di fondo allo studio. Si studia sempre in Italia. Certo è che i nostri torrenti si trovano ancora nelle condizioni più misere e disastrose. Sono stati stanziati con questo disegno di legge 12 miliardi, suddivisi in otto esercizi, per le opere di seconda e di terza categoria. Faccio osservare all'onorevole Ministro che opere di seconda e terza categoria sono considerate quelle che riguardano alcuni corsi d'acqua, i quali appaiono torrenti, ma che, in caso di alluvioni, diventano spaventevoli, più potenti ed impetuosi del Po, e sono quelli che arrecano i maggiori danni. Vorrei che per la Calabria, per quella terra tanto sventurata, il Governo consideri appieno lo stato delle cose; e tenga presente che quella terra merita di essere protetta, anche per quanto hanno fatto, in ogni epoca, ed in ogni circostanza i calabresi; e provveda adeguatamente con la massima urgenza e con mezzi idonei. (*Applausi dalla sinistra e dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gavina ne ha facoltà.

GAVINA. Signor Presidente, onorevole Ministro, intervengo brevissimamente e quasi improvvisando perchè non era affidato a me il compito dell'intervento. Chiedo perciò venia a chi ascolta se eventualmente potrò cadere in qualche inesattezza. Onorevole Romita, il mio intervento ha carattere di uomo pratico che parla ad uomo pratico. Premesso questo osservo che voi avete presentato un disegno di legge con il quale si dice: « iniziano determinati lavori ». Noi prendiamo atto e non saremo mai noi a dire di non iniziare questi lavori, però avete tenuto presente quello che avrebbe dovuto essere la base di discussione e di premessa e cioè l'inchiesta fatta e presentata sul piano integrativo di una sistemazione dei corsi d'acqua dal Ministero dei lavori pubblici il 19 marzo 1952? I relatori hanno annunciato un fabbisogno di spesa di 1.500 miliardi. Analizzando e vedendo di concretare quello che è la stretta necessità per le opere più urgenti nella stessa relazione la cifra è ridotta a circa 800 miliardi. Ora venite fuori con una impostazione che è meno di un decimo di quello che è riconosciuto necessario e ripartito in varie annualità. Si potrà fare poco. Ricordo non tanto a lei, onorevole Ministro, quanto ai colleghi ed a me stesso che due anni fa si è accettato, proprio per l'intervento personale di chi parla, il concetto della costituzione di un organismo analogo a quella che è la Magistratura delle acque a Venezia: la Magistratura del fiume Po. Senatore Buizza, noi siamo stati insieme nella Commissione speciale per il Polesine e vi era anche il senatore Bolognesi, pure qui presente. Abbiamo constatato sul posto l'analogia assoluta tra i provvedimenti che devono essere presi con criteri organici e quelle che sono le conseguenze di non aver preso i provvedimenti. In altre parole quando avete accettato il concetto da noi esposto di costituire quella Magistratura si è detto che per ovviare o andare per lo meno incontro

alle alluvioni bisogna cominciare in alto, non in basso, cioè sistemazione idrica di tutta quella che è la vallata del Po, affluenti e confluenti, tenendo presente che dobbiamo eliminare la causa principale che nasce dal franamento della montagna che riempie i nostri torrenti.

Onorevole Romita, lei è di Tortona ed io sono di Stradella: due territori del vecchio Piemonte che sono limitrofi. Io passo almeno un paio di volte la settimana sullo Scrivia e sul Curone — cerco di essere breve e conciso, e d'altra parte è il ragionamento logico e piano che serve alle nostre deliberazioni — e rammento che un tempo c'era un argine dato dalla sponda: i detriti che piano piano si sono andati accumulando, lo hanno fatto scomparire, raggiungendo il letto dei torrenti quasi il livello del terreno antistante.

Due anni fa, parallelamente alle ultime alluvioni nel Polesine, si è avuta l'acqua a Voghera per lo straripamento dello Scrivia e del Curone, ciò che non si era mai verificato prima: questo accadde perchè il Curone, ormai raggiunta l'altezza della piana, ha defluito attraverso un avvallamento verso Voghera costituendo un nuovo letto provvisorio in quella insenatura, fino a raggiungere con le acque la località di Carei Gerola portando oltre 60 centimetri d'acqua sulla Provinciale.

Ora, è mai possibile continuare su questa strada? Io richiamo la vostra attenzione su questo punto. Due anni or sono, in una discussione per la sistemazione delle strade in Italia, il mio collega senatore Pucci vi ha prospettato la stessa situazione, dimostrando la necessità di costruire una doppia direttrice di marcia sulla via Emilia che è attualmente congestionata di traffico; orbene, la sistemazione dei fiumi dovrebbe andare di pari passo con la sistemazione stradale per la pratica utilizzazione del materiale ricavato coi drenaggi, e a questo proposito il Piemonte e l'Emilia hanno gli stessi problemi.

Quando è stata costituita la magistratura del bacino del Po, onorevole Romita, è stato un errore non inserirvi, almeno in forma consultiva, un parlamentare rappresentante di ogni Regione attraversata dal fiume, rappresentante che avrebbe potuto portare un contributo prezioso alla soluzione dei vari problemi che si ponevano per la conoscenza profonda che può avere dei luoghi. In altre parole, se questa magistratura del Po avesse avuto il carattere democratico di decentramento, su base regionale, i risultati cui si sarebbe giunti sarebbero stati estremamente pratici. Sono lieto, onorevole Ministro, che lei faccia cenni di assenso: tenga presente allora questa necessità in sede di esecuzione pratica.

Mi permetto, signor Presidente, di fare un ultimo accenno, ed ho finito. C'è uno stanziamento di circa 10 miliardi l'anno, ma con esso si potrà fare ben poco. Basti pensare che se nel Polesine vi è estrema necessità di sistemare l'ansa costituita dal Po a Bragantina Castelmassa, nel Vogherese, nel territorio dello Stradellino e fino alla limitrofa provincia di Piacenza oltre la sistemazione dello Scrivia e del Curone, esiste pressante il problema dell'ansa di Rea Po, perchè fino alla località detta bosco Tosca non esiste arginatura qualsiasi. Se noi non provvediamo a colmare queste lacune possiamo spendere tutti i soldi che vogliamo ma non elimineremo mai il pericolo delle alluvioni eccezionali sì, ma di carattere catastrofico, ove l'ansa di Rea venisse superata. Identici i due problemi, il nostro e quello del Polesine, per le dette due anse.

Prego quindi l'onorevole Ministro di voler tener presente queste delucidazioni. Permettetemi di concludere, ho detto di voler essere telegrafico, ho esposto brevemente dei dati di fatto. Noi siamo completamente a vostra disposizione nell'esecuzione del controllo. Non fate i concorsi accettando eccessive riduzioni; quando voi avete dato i lavori ad una ditta appaltatrice che vi riduce del 10, 20, 30 per cento i prezzi di appalto, state sicuri che troverete ad un certo momento che la ditta non ha fatto quello che doveva fare. È ciò che ho dovuto purtroppo constatare a Stradella: e lei onorevole Corbellini può darmi atto che due, tre anni fa dicevo le stesse cose. A Stradella il sottopassaggio iniziato alla stazione ferroviaria è stato interrotto, dato che la ditta è fallita e non ha fatto quello che doveva fare; si è speso il doppio del previsto ed il lavoro non è ancora ultimato.

Queste precise raccomandazioni credo sia giusto tenerle presenti. Per la spesa il nostro gruppo vota a favore pur con le riserve che

in suo nome io ho fatto e colle raccomandazioni che ho avuto l'onore di esprimere.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Angrisani. Ne ha facoltà.

ANGRISANI. Desidero fare una raccomandazione al Ministro e penso che sarei venuto meno al mio mandato se non avessi approfittato questa mattina di sollecitare ancora una volta il Governo, come abbiamo fatto da anni in Commissione e in riunioni locali presso le Camere di commercio, a fare un'opera che si impone nel torrente Cavagliola che attraversa gran parte delle campagne della mia Provincia. Ogni anno vi è un'alluvione, un anno sono morti tre bambini, e successivamente altre cinque persone. Ogni anno viene allagata la campagna, che lei onorevole Ministro conosce, e che è la campagna più ricca d'Italia. Basti pensare che un ettaro di terra in quella zona ha il valore di dieci milioni. Onorevole Ministro, per por fine a questo stato di cose, occorrono solo sessanta milioni, come risulta da una perizia che è stata già fatta. Se lei provvederà, signor Ministro, farà il bene non solo di quelle popolazioni, che si vedono distrutte le loro case, ma anche della Nazione, perchè quella terra che già produce tanto, potrà produrre anche di più.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, non ho chiesto la parola per ripetere cose già dette, durante il mio intervento in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici e in occasione dell'esame di questo disegno di legge nella 7ª Commissione. Il Ministro sa che in Commissione è stato rilevato che il finanziamento contemplato da questo disegno di legge, se lo si è considerato sufficiente per le più assillanti necessità, non lo si è ritenuto proporzionato al fabbisogno del piano orientativo per le opere idrauliche e forestali allestito dalla Commissione dei lavori pubblici e dell'agricoltura e che è stato sottoposto all'esame del Parlamento. In quella circostanza noi abbiamo considerato questo finanziamento come un finanziamento a carattere provvisorio, convinti che, non appena le condizioni del bilancio, e ci auguriamo che ciò possa avvenire in un lasso di tempo relativamente breve, lo consentano, esso possa essere integrato per fronteggiare le ulteriori necessità per la regolazione dei corsi d'acqua.

Ciò premesso dirò che ho preso la parola essenzialmente perchè, in sede di Commissione, avevo prospettato la mia meraviglia per non vedere elencata nel programma dei lavori ritenuti più urgenti dal Ministro la sistemazione dell'Ofanto. L'Ofanto è da considerarsi come l'unico fiume della Puglia, un fiume che presenta sbalzi notevoli tra periodi di notevole magra e periodi di piena spaventosa e distruggitrice della ricchezza agricola che i pugliesi vanno realizzando lungo il suo corso e alla sua foce. In quella circostanza ella riconobbe la fondatezza della mia lamentela e dette assicurazioni precise che la sistemazione dell'Ofanto sarebbe stata aggiunta nell'elenco delle opere in occasione del perfezionamento del disegno di legge. Evidentemente non è nel margine dei dieci miliardi a disposizione del Ministro che possiamo aver motivo di tranquillità per la sistemazione di tale fiume, che non più tardi di quest'anno ha provocato tre inondazioni che hanno distrutto una messe di prodotti lungo le sponde del corso d'acqua e sugli arenili di Barletta, faticosamente sistemati da piccoli coltivatori, con grandi sacrifici, durante anni di tenace lavoro.

Il corso dell'Ofanto va sistemato in collegamento con la Cassa del Mezzogiorno, che ha iniziato alcuni lavori di sbarramento per contenere le piene ed i materiali solidi che il fiume porta a valle, aumentando i motivi di distruzioni nelle campagne. Ma il lavoro della Cassa del Mezzogiorno è rivolto prevalentemente all'irrigazione. Il fiume deve essere invece sistemato lungo tutto il suo corso in Lucania e in Puglia, e ciò è competenza del Ministero dei lavori pubblici. Mi sembra giunto il momento che i tecnici del Ministero e quelli della Cassa del Mezzogiorno concordino un programma organico di sistemazione e che il Ministro dei lavori pubblici e quello preposto alla Cassa del Mezzogiorno preparino un piano finanziario, sia pure graduale, per poter avviare a soluzione un così assillante problema.

Vorrei, onorevole Ministro, dandole atto della tenacia con cui ha ottenuto il finanziamento di questa legge, intesa a fronteggiare le più urgenti necessità idrauliche, che lei mi desse assicurazioni che con questo provvedimento si provvederà anche adeguatamente a finanziare un primo organico gruppo di lavori per la sistemazione dell'Ofanto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Pallastrelli. Ne ha facoltà.

PALLASTRELLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho letto la relazione accurata del collega Buizza, e ho trovato che per il Po e suoi affluenti sono previsti in prevalenza lavori di arginatura. Osservo che a mio modesto parere non bastano solo le arginature, anche se hanno una importanza notevole. Infatti è da molto che noi eleviamo gli argini del Po, ed abbiamo ormai città rivierasche due o tre metri sotto il livello del fiume. Questo però non vuole dire risolvere il problema. Occorre cambiar strada. Come per il corpo umano, quando ci sono delle arterie troppo oberate di sangue si procede al salasso, così dovrebbe farsi per il Po, utilizzando l'acqua ottenuta da arterie secondarie create e provenienti dal corso principale, ai fini dell'irrigazione.

Per questo in molte Provincie vi sono già consorzi di bonifica che aspettano quest'acqua che, mentre ora è causa di rovina, potrebbe diventare provvidenza.

Seconda osservazione. Si è parlato del problema della montagna, ma lungo il corso del Po c'è tutta una fascia non di montagna ma di colline che scaricano i loro detriti nel Po. È la fascia calanchiva che dalla Romagna sale al Piemonte; non è, ripeto, zona di montagna ma veramente è pregiudizievole per la modesta elevazione che dà al letto del Po. È per questo che non vorrei che ci si limitasse unicamente alla sistemazione delle zone montane, ma si provvedesse anche in questa parte detta dei calanchi appenninici.

Poi, interpretando anche il pensiero del collega Porcellini e delle popolazioni delle provincie di Parma e Piacenza, vorrei raccomandare a lei, onorevole Ministro, un ordine del giorno della Camera di commercio di Parma in cui si chiede che si provveda, bene organizzato, a dar vita al più presto al magistrato delle acque del Po. È necessario che quest'organo studi tutti i problemi cui rapidamente ho accennato ed altri ancora che anche le autorità locali mano a mano possono segnalare, e agisca in conseguenza per dare finalmente tranquillità alle popolazioni che sono sempre sotto il pericolo delle inondazioni e vera, completa, razionale sistemazione al fiume Po.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Bolognesi. Ne ha facoltà.

BOLOGNESI. Signor Presidente, onorevole Ministro, il collega Gavina ha detto già che il nostro Gruppo voterà a favore del disegno di legge. Non voglio ripetere le ragioni addotte da molti colleghi sul fatto che la spesa di centoventi miliardi distribuiti in dodici anni va messa in relazione col piano elaborato mentre era Ministro, al Dicastero dei lavori pubblici, l'onorevole Merlin. Certo che se dobbiamo realizzare quel piano di orientamento, con centoventi miliardi in dieci anni non so quando arriveremo a realizzarlo.

Ma a me interessa particolarmente una cosa, di questo progetto di legge, ed è quella che riguarda il Po, perchè dal Po noi del Polesine non abbiamo ancora garanzie sufficienti del non ripetersi dell'immane disastro del 1951. Trovo qui nella relazione dell'onorevole Buizza che per il Po sono già in corso lavori di notevole entità, sia per la sistemazione delle sue arginature che per quella dei suoi affluenti, specialmente negli sfoci soggetti al rigurgito. E poi, nella distribuzione dei centoventi miliardi, troviamo al numero 3: « Per sistemazione degli argini del Po e dei suoi affluenti e sistemazione del Delta padano, lire 40 miliardi ».

Io non sono un tecnico, onorevole Ministro, ma, siccome questo piano deve essere realizzato in dodici anni — e l'onorevole Merlin conosce quanto me la necessità di sistemazione del Delta padano — io le chiedo se i lavori potranno iniziarsi a monte ed a valle, perchè è evidente che, se detti lavori non potranno essere iniziati contemporaneamente a monte e a valle, ed occorrerà attendere la sistemazione del Delta all'undicesimo, al dodicesimo anno,

possono nel frattempo accadere cose talmente incresciose da mettere a repentaglio non solo il suolo del nostro Polesine, ma la vita stessa dei suoi abitanti.

D'altra parte, onorevole Ministro, in dodici anni si debbono spendere quaranta miliardi per il fiume Po. Ebbene, questi quaranta miliardi saranno dati al magistrato del Po che si deve creare come organo unitario, come colui che deve presiedere a tutta l'opera di sistemazione di questi nostri grandi fiumi, oppure lei distribuirà i quaranta miliardi ai vari magistrati del Po tuttora esistenti? Se è così, entreranno in funzione, indubbiamente, quelle che sono le influenze e le pressioni locali, e ne scapiteranno quelle che potrebbero essere opere di maggiore portata e più urgenti, col danno che ne deriverebbe alla popolazione ed allo stesso nostro suolo.

Ecco perchè vorrei che, o da parte del relatore o da parte del Ministro, vi fosse su questo importante problema, un chiarimento su come si intende spendere e quale organo deve spendere questi quaranta miliardi, perchè, se fossero spesi da tutti i magistrati esistenti oggi, lasciando in mora la costituzione del magistrato del Po, ritengo che la cosa non avrebbe una grande utilità. Per la costituzione di questo magistrato del Po, l'onorevole Merlin ha scritto diversi articoli nei mesi scorsi; direi che poteva fare un po' di più quando era al Ministero dei lavori pubblici. L'onorevole Romita, assumendo il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto trovare il problema già elaborato e pronto da non permettergli affatto di procrastinarlo. A quanto pare le cose sulla costituzione del magistrato del Po non erano chiare nè al momento del trapasso del Dicastero dall'onorevole Merlin all'onorevole Romita, nè lo sono oggi.

Queste sono le cose sulle quali vorrei che il relatore o l'onorevole Ministro dessero una spiegazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mastrosimone. Ne ha facoltà.

MASTROSIMONE. Sarò, onorevole signor Presidente, addirittura ultratelegrafico in questa mia richiesta, che ha carattere d'urgenza.

Io vorrei raccomandare all'onorevole Ministro i lavori più improrogabili di arginatura nella media valle del fiume Agri in Lucania, nei pressi dei comuni di Sant'Arcangelo, Missanello e Abiano, dove la furia delle acque asporta ogni anno centinaia di ettari di terreno, unica risorsa di produzione di quelle abbandonate e povere popolazioni. Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, *relatore*. Onorevole signor Presidente, mi atterrò a quello che è il desiderio suo e di tutti i colleghi. Vi sono stati diversi interventi che raccomandano all'attenzione del Ministro e soprattutto alle disponibilità della legge che stiamo per approvare, bisogni di carattere locale. Mi permettano gli onorevoli colleghi di ricordare innanzitutto che io nella mia relazione mi sono appoggiato al « Piano orientativo » che è stato studiato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e ho ricordato che pur prevedendo esso una spesa globale di 1.454 miliardi di lire, questa somma andava suddivisa in tre tipi di opere. Per le opere idrauliche è prevista la spesa di 614 miliardi di lire, mentre per le opere idraulico-forestali e per le opere idraulico-agrarie è prevista una spesa complessiva di 840 miliardi.

Senonchè nello stesso « Piano orientativo » vi è una graduazione nei confronti dell'urgenza delle opere da eseguire e per le opere idrauliche più urgenti è prevista una spesa di 370 miliardi di lire da spendersi in un decennio.

Questo volevo ricordare al collega Gavina che si è appunto appoggiato sulla sproporzione tra l'importo del « Piano orientativo » e l'importo dei fondi messi a disposizione da questo disegno di legge. Le opere idraulico-forestali e le idraulico-agrarie sono di competenza del Ministero dell'agricoltura, quindi dovranno essere attuate con provvedimenti particolari e questo lo dico specialmente per rispondere alla osservazione fatta dal senatore Pallastrelli che ha ricordato le particolari condizioni orografiche e le particolari necessità della sua Regione calanchiva.

Discutendosi la legge n. 68 che prevedeva una spesa di diciassette miliardi, anche allora,

pur non disponendo del « Piano orientativo » si è rilevata la insufficienza dei fondi messi a disposizione. Comunque è evidente che i 1.454 miliardi del « Piano », sia per la natura delle opere sia per i mezzi tecnici che si richiederebbero per eseguirle si dovrebbero pur spendere in diversi e numerosi anni: ne sono previsti trenta. Allora insistevo perchè venisse approvata quella prima somma — che era stata così suddivisa: Po ed affluenti otto miliardi, Adige ed affluenti tre miliardi, Arno tre miliardi, Calore un miliardo e cento milioni, sistemazione della zona milanese un miliardo, Simeto quattrocento milioni — per dare l'avvio alle tanto invocate difese dalle piene.

Il nuovo provvedimento era previsto per dieci anni; si dovrebbe portare a dodici con l'erogazione di dieci miliardi per esercizio

Il senatore Cerabona ha rilevato che si è dimenticata la Basilicata. Il senatore Agostino ha fatto dei rilievi per la Calabria. Debbo ricordare che le opere di seconda e terza categoria che si riferiscono alla Calabria portano qui un preventivo di dodici miliardi che devono poi essere aggiunti a quelli che arriveranno alla Calabria attraverso la legge speciale sulle alluvioni della Calabria; perchè la sistemazione dei fiumi e dei torrenti della Calabria è prevista anche in quella legge.

BARBARO. Speriamo che arrivino presto perchè finora abbiamo atteso invano.

BUIZZA, *relatore*. Non posso che associarmi all'augurio. Il senatore Angrisani ha raccomandato la Campania. La Campania non è dimenticata perchè è prevista la sistemazione del Volturno e nella legge precedente era prevista la sistemazione anche del Garigliano. Il senatore Crollalanza ha ricordato l'Ofanto.

CROLLALANZA. Ci si riferisce a dieci miliardi.

BUIZZA, *relatore*. Con l'emendamento proposto i dieci miliardi diventeranno dodici.

CROLLALANZA. In quell'elenco non figura la Puglia.

BUIZZA, *relatore*. Nell'elenco mancano parecchie Regioni. Per l'Ofanto, per quanto riguarda le opere idrauliche, nel « Piano orientativo » è prevista una spesa di otto miliardi: ma in questa somma è compresa anche la costruzione di serbatoi per l'irrigazione. Io mi sono preoccupato di escludere dalle opere previste in questo disegno di legge le spese per qualunque uso utile dell'acqua all'infuori della difesa contro le piene. Le somme assegnate col disegno di legge che stiamo discutendo devono essere destinate solo per la difesa dalle alluvioni. Detto ciò non dovrei fare altro che richiamare quanto ho detto nella conclusione della mia relazione alla legge n. 68 e cioè che « la tecnica moderna è certo in grado di risolvore i problemi sollevati per la difesa del suolo e che è nostro compito di non far mancare i mezzi che la tecnica richiede per quest'opera ». Con questo disegno di legge si proseguono i lavori iniziati e se ne iniziano altri. Mi permetto però di raccomandare all'onorevole Ministro quello che è stato raccomandato nella discussione della legge n. 68. Allora si parlava di servizio idrografico e non si parlava ancora di magistratura del Po. Questa magistratura è stata richiesta da tutti e non posso che associarmi a questa richiesta generale perchè fin da allora avevo ricordato la necessità di mettere in efficienza il servizio idrografico. Allora avevo anche raccomandato il coordinamento delle leggi sulle opere idrauliche così da aggiornarle e collegarle con le opere forestali di sistemazione e di bonifica. Si raccomandava allora la sistemazione del Delta padano e credo che lo studio di questa sistemazione sia stato fatto o sia a buon punto. Soprattutto si provveda ogni anno nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ad un congruo stanziamento per la manutenzione delle opere. Queste opere che andiamo costruendo e che appena finite vengono lasciate ed abbandonate in balìa delle onde e delle quali nessuno più si ricorda hanno bisogno anch'esse di essere mantenute, conservate e rese sempre più efficienti. Con questa raccomandazione, onorevole Presidente, ho finito. Raccomando alla vostra approvazione, onorevoli colleghi, il disegno di legge che è stato presentato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio gli intervenuti anche delle cortesi parole ma

specialmente per l'interessamento che tutti hanno dimostrato su questo grave problema. L'onorevole Merlin ha riconosciuto che le sue preoccupazioni sono anche le mie, ed infatti la prima legge per la quale ho chiesto dei fondi è proprio questa. Ho detto qui al Senato e lo ripeto che quando parlo dei fiumi io ho paura con la *P* maiuscola; quando penso al Polesine e alla Calabria ed anche agli avvenimenti di qualche giorno fa di Vienna, di Budapest, della Cecoslovacchia, francamente qualche volta non dormo. Infatti, appena arrivato al Ministero, trovata una falla nel Polesine, pur non avendo una lira, ho provveduto immediatamente ad erogare parecchie centinaia di milioni per questi lavori, ricoprendo la spesa con dei fondi approvati successivamente. Quindi, ripeto, le vostre sono anche le mie preoccupazioni, ed anche più gravi per me perchè mentre voi lo fate solo per amor di Patria, io lo debbo fare per responsabilità personale.

Io ho la convinzione, nonostante che il grande Leonardo da Vinci affermasse che contro il furore delle acque nulla si può fare, che questo furore si possa placare: e questa convinzione si rafforza pensando a quello che hanno fatto gli olandesi, i russi, gli americani ed anche a quello che facciamo noi. L'acqua che è una benedizione di Dio non può e non deve diventare una maledizione. Questa legge è sufficiente, è insufficiente? È una domanda angosciosa che si è posto l'onorevole Merlin e che mi pongo anch'io. Ci sarà tempo sufficiente per ultimare tutti i lavori? Spero di si, ma il verbo sperare in questo campo è troppo vago. L'urgenza con cui ho chiesto l'approvazione di questa legge e il fatto che ho già tutto predisposto perchè i lavori possano iniziarsi il giorno immediatamente successivo all'entrata in vigore di questa legge, vi dimostra ulteriormente quanto mi stia a cuore questo problema.

Già l'onorevole relatore ha risposto al senatore Merlin, dicendo che i cento miliardi, sui 370 nei dieci anni, compresi nei lavori pubblici, rappresentano qualcosa. Del resto il nostro ufficio delle opere idrauliche è forse il miglior ufficio del mio Ministero e non esagero affermando che insegna al mondo. Con quei cento miliardi affidati al nostro Ufficio, noi potremmo essere tranquilli per la costruzione delle opere più urgenti per evitare ulteriori inondazioni ed allagamenti. Mi pare sciocco stanziare dei fondi per indennizzare i danni, mentre poi dimentichiamo di spendere altri miliardi per evitarli. Io ho la convinzione che i cento miliardi siano sufficienti; non ho la convinzione che i dieci anni siano adeguati. Il bilancio è quello che è, però io mi ripromettо — non è un impegno, è un proposito che è rafforzato dalla vostra unanime parola — di fare per i fiumi quello che ho fatto nel 1946 per i porti, quando, avendo preventivato la ultimazione dei lavori in un certo numero di anni, detti lavori furono eseguiti in un numero d'anni molto minore: lavori previsti per cinque anni furono eseguiti in tre e qualche volta anche in due anni e mezzo. Quello che si è fatto ha permesso di impedire che il commercio passasse a porti di altri Paesi. Lo stesso si verificherà per i fiumi, ed io credo che i tempi saranno ridotti e che i dieci anni si ridurranno a meno. Da parte mia, ogni qualvolta il Tesoro e il credito dello Stato lo permetteranno, mi preoccuperò sempre dei fiumi.

Ma la disgrazia è che se si fa una strada, un'autostrada, l'opera si vede; se si lavora per un fiume l'opera non si vede. Per esempio quei lavori che sono stati eseguiti per il Tevere, cui io ho provveduto. Nonostante le gravi inondazioni avvenute in Italia, il Tevere non ha più causato degli allagamenti nè danni in Roma e per venti anni non ne causerà. Quei lavori sono costati enormemente ma certamente hanno reso immensamente.

CORBELLINI. Anche lo sbarramento del Tevere è stato importante.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo sbarramento del Tevere ho avuto l'onore di cominciarlo io e i miei successori di attuarlo. Hanno ragione gli oratori, il lavoro non è soltanto del Ministero dei lavori pubblici; è necessario un coordinamento non solo legislativo, come ha detto il relatore, dei due Ministeri: lavori pubblici, agricoltura e della Cassa per il Mezzogiorno. Metteremo i tecnici allo stesso tavolo perchè le opere non siano isolate, ma siano inquadrate in un piano organico, anche perchè l'agricoltura e la Cassa per il Mezzogiorno hanno dei fondi notevoli.

Ripeto all'onorevole Cerabona che per la Basilicata, in seguito alle sue osservazioni fatte in Commissione, sono in corso studi per stabilire i pericoli e gli eventuali lavori. Al senatore Agostino rispondo che la Calabria mi preoccupa perchè una piccola inondazione in Calabria provoca gravissimi disastri. Conosco molto bene la Calabria, so come sono le vostre montagne, basta poca acqua per provocare realmente delle alluvioni. E d'accordo con la Cassa per il Mezzogiorno daremo presto rinforzi, perchè i dodici miliardi stanziati non sono sufficienti.

L'onorevole Gavina ha fatto due osservazioni, una sui ribassi e un'altra sul magistrato del Po del quale hanno parlato altri oratori, l'onorevole Pallastrelli ecc. Per quanto riguarda i ribassi sono d'accordo col senatore Gavina. Io sono contro i ribassi perchè amo i lavori ben fatti. E proprio nella prima riunione che ho avuto con i miei Provveditori ho precisato di non mirare ai ribassi, ma alla perfetta esecuzione delle opere. Ma per far questo, onorevole Gavina, occorrono due cose: rifare come sto rifacendo il capitolato generale dello Stato che è troppo vecchio e l'elenco o albo degli appaltatori, dei costruttori, che devono essere enti o persone non affaristi ma aventi la capacità tecnica e finanziaria richiesta.

Dico all'onorevole Crollalanza quello che ho già detto in Commissione, che cioè si provvederà per l'Ofanto e le comunico che prossimamente verrò in Puglia per visitare l'Ofanto e se mi vorrà accompagnare sarò ben lieto. L'Ofanto è un fiume pericoloso.

CROLLALANZA. Sarò ben lieto di accompagnarla, onorevole Ministro, ma se intanto lei volesse cominciare a stanziare qualche miliardo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Osservo che: primo abbiamo dieci miliardi a disposizione del Ministro per opere al di fuori di quelle elencate; secondo, dimenticate che abbiamo 1.534 milioni in bilancio per manutenzione. Non sono sufficienti, vanno aumentati, ma comunque ci sono in bilancio. E non dimenticate inoltre che in bilancio ci sono anche quattro miliardi e seicento milioni per le opere straordinarie e quindi per l'Ofanto e gli altri fiumi. Oltre ai dieci miliardi a disposizione del Ministro, ci si potrà servire anche degli stanziamenti di bilancio. Il Governo si è sempre preoccupato — non è merito mio, io non c'ero — con varie leggi: con i quattordici miliardi del 1949, i cinque miliardi e mezzo del 1951, e i diciassette miliardi del 1953. Ciò sta a significare che, se domani risulteranno altre necessità, il Governo provvederà.

Do ragione ai senatori Merlin e Pallastrelli quando affermano che i lavori debbono essere terminati. Ho qua le tabelle e i disegni, e si tratta di lavori predisposti organicamente. Ha ragione l'onorevole Pallastrelli quando dice che non si possono sempre alzare gli argini, che bisogna alleggerire questi torrenti e fiumi minacciosi. Lei sa che con la galleria da Mori a Torbole portiamo via 500 metri cubi al secondo all'Adige, che rappresenta un pericolo permanente e può provocare danni non di centinaia di milioni ma di miliardi e può mietere vittime riferibili a centinaia di migliaia di persone. Ci siamo preoccupati che il Garda non diventi un catino — e rispondo al senatore Merlin — e per questo abbiamo in programma la sistemazione del Mincio per alleggerire anche il Garda. Lo stesso criterio seguiamo per l'Arno e il Reno e rispondo qui al senatore Pallastrelli. L'Arno allaga sempre da Pisa a valle e il famoso scolmatore che porta via 500 metri cubi al secondo arriverà a 700, in un secondo tempo a 1.400. Così per il Reno; col cavo napoleonico, si sottrarranno 500 metri cubi al secondo alle piene.

Si studierà poi, anche con tecnici svizzeri, e c'è già una Commissione, la questione dei canali navigabili; bisognerà anche studiare il modo di alleggerire il Po, perchè non si può più continuare a rialzare e rinforzare i suoi argini. Dovremo ridurre la portata di piena con scolmatori o altre opere idrauliche del genere.

E concludo parlandovi del magistrato del Po, in risposta ai vari interventi. Il magistrato del Po ci sarà, è urgente farlo, e se le Camere non fossero oberate di lavoro, la legge sarebbe già stata approvata. Ha ragione il senatore Bolognesi: le opere del Po, dal Monviso al Delta e per tutto il suo bacino im-

brifero con tutti i suoi torrenti e fiumi, devono essere sistemate con un programma organico ed il magistrato del Po sarà proprio quello che farà annualmente questo programma, indicando le opere e le spese che devono essere sostenute, e nei limiti di duecento milioni sarà autorizzato ad operare. La legge quindi sarà presentata, ma vi porterò qualche emendamento perchè essa sia resa più efficiente. Questi emendamenti tenderanno ad eliminare le interferenze, dato che il Genio civile lavora in parte per il Magistrato alle acque ed in parte per i Provveditorati. Occorre precisare bene le singole posizioni per evitare intralci ai lavori. Il mio compito è quello di creare un Magistrato del Po che abbia la responsabilità completa di tutto il complesso del Po, ma di non fare un organismo mastodontico, un secondo ministero.

PORCELLINI. Avrà residenza a Parma?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Stia tranquillo, avrà residenza a Parma.

Per ultimo, rispondendo alla domanda del senatore Merlin se i danni dell'altra volta potevano o no essere evitati, rispondo che non ho fatto indagini, ma è certo che l'acqua non è l'energia elettrica che arriva in un attimo. L'acqua per arrivare ci mette un certo tempo ed io proprio in questi giorni sono andato personalmente a sperimentare degli apparecchi che permettono di controllare rapidamente la situazione dei fiumi e di impartire ordini tempestivamente.

CROLLALANZA. È il servizio di guardia che negli anni successivi alla guerra non ha funzionato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei è stato un grande Ministro, ma ai suoi tempi non c'erano quegli apparecchi che io oggi ho sperimentato e che permettono i collegamenti in pochi secondi.

Avrei ancora molto da dire, ma per riguardo ai lavori del Senato, concludo la mia esposizione, assicurando che, se per esigenze di bilancio in altri campi debbo far resistenza alle richieste dei parlamentari, ogni qual volta mi si prospetterà una situazione di pericolo per un fiume o per un torrente, interverrò decisamente, in tutte le Regioni, perchè le acque che debbono costituire la ricchezza del nostro Paese non si trasformino in una fonte di pericolo. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il suo avviso sui tre ordini del giorno che sono stati presentati.

Il primo è quello del senatore Negri. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, in considerazione della condizione di particolare disagio igienico ed urbanistico e di pericolosità derivante alla città di Mantova dal secolare problema della sistemazione degli stagni che la circondano e la soffocano;

invita il Governo ad includere la sistemazione nel più immediato programma di sistemazione idraulica del Paese ».

BUIZZA, *relatore*. La Commissione si rimette al pensiero del Governo per tutti e tre gli ordini del giorno.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Rispondo al presentatore che confesso la mia ignoranza: non conosco il problema dal lato della pericolosità. In settimana manderò un ispettore a vedere: se le cose sono come ella dice, sarà provveduto.

PRESIDENTE. Senatore Negri, mantiene il suo ordine del giorno?

NEGRI. Mi fa meraviglia che il Ministro dei lavori pubblici si dimostri totalmente all'oscuro del problema. L'ultima alluvione del Po ha dimostrato che Mantova da un giorno all'altro poteva essere invasa e sommersa per il rigurgito del Mincio, che non riusciva a defluire nel Po. È un problema secolare: mi stupisce come l'onorevole Ministro non lo conosca!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non conosco i provvedimenti da attuare per garantire quanto lei dice: manderò un ispettore ed immediatamente le darò soddisfazione. Siamo d'accordo? (*Cenni di dissenso del senatore Negri*).

PRESIDENTE. Più o meno... (*Ilarità*).

NEGRI. Piuttosto meno che più: è il problema della sistemazione dei laghi!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Risolveremo anche quello.

NEGRI. È da due secoli che lo stanno promettendo!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Monni. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, constatato che, nel programma dei lavori per la sistemazione dei fiumi e torrenti, per la Sardegna è prevista soltanto la sistemazione del Temo a difesa della cittadinanza di Bosa, mentre, come risultò particolarmente durante la alluvione dell'ottobre 1951 la necessità e l'urgenza di opere di sistemazione idraulica concernono tutti i fiumi e torrenti della Sardegna;

invita il Governo: 1) ad affrettare l'attuazione del progetto per la sistemazione del Temo; 2) a destinare, della riserva di 10 miliardi del programma, una congrua parte per le sistemazioni idrauliche degli altri fiumi e torrenti sardi e in modo speciale dei torrenti nelle zone montane della provincia di Nuoro ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Rispondo all'onorevole Monni che per il Temo siamo perfettamente d'accordo; per le altre opere che egli chiede, come ho detto poco fa, mettetemi in relazione con gli altri Ministeri che hanno compiti analoghi, e provvederemo anche a questo problema, per garantire la provincia di Nuoro dai danni che l'affliggono.

PRESIDENTE. Senatore Monni, insiste nel suo ordine del giorno?

MONNI. Ho notato con dispiacere che nel programma di lavori si parla soltanto della città di Bosa e del Temo. Come ella sa, non si tratta soltanto di questo problema: non sono dimenticati da noi — ed io spero non siano dimenticati dal Ministero — i gravissimi danni che ha provocato l'alluvione del 1951. Allora avvenne che la peggiore alluvione del Polesine fece passare in seconda linea i danni della lontana Sardegna, cosa che succede molto spesso. Noi sardi, per ragioni di solidarietà, ci associammo allo sforzo che fece allora la Nazione per assistere e per aiutare i nostri fratelli del Polesine; non parlammo più dei nostri danni per pietà dei maggiori danni avvenuti nel Polesine. Ma non è giusto che la Nazione dimentichi i nostri danni e i nostri bisogni.

Io volevo rammentare con questo mio ordine del giorno che non si tratta soltanto di difendere Bosa dalle inondazioni periodiche, gravissime (e perciò è urgente il lavoro di sistemazione a Bosa, e gli studi sono stati ormai fatti dal Ministero), ma si tratta anche di provvedere alle sistemazioni idrauliche, non iniziate in Sardegna per nessun altro torrente e nessun altro fiume. Questa è la vivissima racomandazione che io faccio all'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Cerabona. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Governo a voler con sollecitudine interessarsi per la sistemazione dei fiumi Agri e Sinni, Bradano e Basento nella Basilicata, nonchè dei torrenti Sauro, Sarmento e Serrapotamo che devastano sistematicamente le ubertose campagne coltivate da tanti poveri agricoltori rivieraschi ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Faremo le opere necessarie per garantire anche la Basilicata da queste alluvioni.

CERABONA. Sono lavori della massima urgenza.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 1.

Per la prosecuzione delle opere previste dall'articolo 1 della legge 31 gennaio 1953, n. 68, con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 120 miliardi da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1965-66 compresi.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza di lire 120 miliardi.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

PRESIDENTE. Al primo comma di questo articolo da parte dei senatori De Bosio, Merlin Umberto e Trabucchi è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Al primo comma, sostituire le parole: " dall'articolo 1 della legge 31 gennaio 1953, n. 68, con riferimento al Piano orientativo " con le altre: " dagli articoli 1 e 5 della legge 31 gennaio 1953, n. 68, con riferimento anche al Piano orientativo " ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Bosio per svolgere questo emendamento.

DE BOSIO. La legge 31 gennaio 1953, n. 68, all'articolo primo, autorizza in modo generico il Ministero dei lavori pubblici ad eseguire opere idrauliche per la sistemazione dei fiumi e torrenti del nostro Paese. L'articolo 5 della stessa legge accorda invece, espressamente allo stesso Ministero l'autorizzazione a proseguire altresì le opere di sistemazione dell'Adige, Garda, Mincio, Tartaro, Canal Bianco, Po di Levante, di cui al regio decreto 1° dicembre 1938, n. 1810, convertito nella legge 30 gennaio 1939, n. 428, e alla legge 27 ottobre 1951, n. 1353.

La relazione della 7ª Commissione legislativa pone in evidenza la necessità di proseguire e completare questa sistemazione nel suo insieme ed in modo uniforme, per cui amplia la programmazione dei lavori al riguardo indicati nel progetto di legge governativo, estendendoli dalla costruzione dello scolmatore delle punte di piena dell'Adige — costruzione della galleria Mori-Torbole — e dalla regolazione del Mincio, alla esecuzione di tutto il complesso di questa opera come progettata e stabilita per legge. A seguito di questa opportuna modificazione del programma, è necessario emendare anche il disposto dell'articolo primo del disegno di legge, richiamando la sopra accennata norma dell'articolo 5 della legge numero 68 del 1953.

La seconda parte dell'emendamento aggiuntivo è diretta a dare al richiamo del Piano orientativo per la sistematica regolazione dei corsi d'acqua, illustratoci poco fa dall'onorevole senatore Umberto Merlin, un significato più chiaramente esemplificativo e di massima. In questo Piano, infatti, non è tassativamente spiegato quando e come si eseguono i lavori delle varie opere, e particolarmente della sistemazione dell'Adige, Garda, Tartaro, Canal Bianco, Po di Levante.

Con l'emendamento da me proposto, unitamente ai colleghi onorevoli Umberto Merlin e Trabucchi, viene eliminato ogni dubbio intorno al contenuto della legge ed alla sua applicazione. Si pone inoltre in evidenza che questa grande opera, concepita e progettata in modo unitario, tanto attesa ed invocata dalle popolazioni venete e lombarde, sopratutto, per la sicurezza idraulica delle loro regioni, sarà definitivamente ripresa e portata organicamente e unitariamente a compimento secondo l'originario Piano.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Ministro ad esprimere il loro pensiero su questo emendamento.

CORBELLINI. La Commissione l'accetta.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento al primo comma dell'articolo 1, presentato dal senatore De Bosio ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 con la modificazione testè approvata. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 1.

Per la prosecuzione delle opere previste dagli articoli 1 e 5 della legge 31 gennaio 1953, n. 68, con riferimento anche al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 120 miliardi da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1965-66 compresi.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza di lire 120 miliardi.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Sui successivi articoli non sono stati presentati emendamenti. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 2.

È riservata all'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, anche in deroga alle disposizioni riguardanti la competenza del Magistrato delle acque e dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche la gestione tecnico-amministrativa ed economica dei lavori e delle forniture occorrenti per la realizzazione di opere di cui all'articolo 1 della presente legge comportanti complessivamente in ciascun esercizio finanziario una spesa non eccedente il decimo delle somme stanziate nell'esercizio stesso.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'onere di lire 10 miliardi per l'esercizio 1954-55 farà carico al fondo globale di cui al capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario medesimo.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni compensative tra gli stanziamenti dei vari capitoli di spesa per ciascun esercizio.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Provvedimenti a favore delle miniere zolfifere che utilizzano minerale a bassa resa di fusione e che hanno in corso l'installazione di moderni impianti di arricchimento » (695);

« Autorizzazione al Governo a pagare le quote di associazione al Gruppo internazionale di studio dello stagno » (696).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (601) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1°

luglio 1954 al 30 giugno 1955 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Nella precedente seduta è stata dichiarata chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore ed al Ministro. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, cercherò di essere rapidissimo e brevissimo. Gli interventi numerosissimi (sono stati 30) si riferiscono per la maggior parte ad interessi locali che io con la mia relazione al bilancio, e tanto meno nella mia posizione di relatore, non posso risolvere. Mi atterrò quindi a quelli che sono stati gli interventi che possono avere un addentellato con quanto ho scritto nella relazione; e, inoltre, alle richieste particolari contenute negli ordini del giorno, che possono avere riferimento alla mia relazione come le osservazioni che si riferiscono all'ammodernamento e al potenziamento delle ferrovie in concessione, le richieste di sistemazione di stazioni, la sostituzione di passaggi a livello con sottopassi o sovrapassi, l'elettrificazione di tratti di linee che non rientrano nel programma ricordato nella relazione. Infine dirò due parole sulla necessità del coordinamento dei mezzi di trasporto.

Sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti non ha interferito nessuno degli intervenuti, se non per quanto si riferisce all'ammodernamento delle ferrovie e quindi alla applicazione della legge dell'agosto 1952, numero 1221. Anzi prendo lo spunto dall'intervento del senatore Ferrari che ha citato la mia relazione, rileggendo il punto 12, là dove dico:

« 12. In relazione all'intensificarsi della attuazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è previsto un aumento di 22 milioni di lire nelle spese generali, che rappresentano l'indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali nonchè al personale estraneo all'Amministrazione. Questa somma è comunque una spesa di personale ».

Ho fatto questo rilievo perchè ho ritenuto opportuno ribadire quanto avevo già enunciato trattando della spesa ordinaria per il personale dell'Ispettorato della motorizzazione. Ma il collega Ferrari non ha letto oltre e mi ha rimproverato di non essermi occupato della applicazione della legge sul potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie secondarie mentre è vero il contrario. A conclusione, anzi, di quanto ho scritto nella mia relazione sulle spese per l'ammodernamento, debbo richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che la 7ª Commissione aveva richiesto ed avrebbe desiderato avere uno stato del lavoro compiuto dalla Commissione prevista dalla legge sull'ammodernamento. Debbo a questo proposito ricordare al senatore Ferrari che la legge sull'ammodernamento e sul potenziamento delle ferrovie in concessione, prevede la costituzione di una Commissione la quale deve esaminare, concessione per concessione, le varie situazioni ed avanzare poi delle proposte proprio nel senso da lui lamentato e cioè deve dire se la linea deve essere soppressa tutta o in parte o se deve essere ammodernata e potenziata. Ma la decisione della soppressione in base alla legge è riservata esclusivamente al Parlamento. Pertanto le proposte che ha ricordato il collega Ferrari per le ferrovie del Salento verranno in discussione in un secondo tempo, cioè il giorno nel quale la Commissione prevista dalla legge n. 1221, si sarà pronunciata definitivamente.

Circa l'ammodernamento ci sono stati parecchi interventi da parte degli onorevoli senatori: il senatore Porcellini per le ferrovie della Sardegna, il senatore Ferrari per le ferrovie del Sud-Est, i senatori Cerabona e Mastrosimone per le calabro-lucane, il senatore Artiaco per la Circumflegrea, il senatore Angelilli per la Roma-Nord e il senatore Messe ha ricordato la situazione della Penisola Salentina. Ciò che posso dire io su questi interventi è che è necessario rinviare qualunque discussione a quando ci saranno comunicati i risultati dei lavori della Commissione predetta.

Al senatore Cornaggia Medici confermo che è in corso l'istruttoria per la concessione della ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte D'Alife e per la concessione della gestione dei due tronchi Napoli-Capua e Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte. Lo Stato contribuirà alla ricostruzione con la somma di 2,9 miliardi per suolo stradale, fabbricati, armamento, elet-

trificazione, ecc. e di 400 milioni per il materiale rotabile.

Al senatore Gramegna dovrei dire che lo stato di avanzamento della ferrovia Bari-Barletta lo conosce meglio di me. Ripeto ad ogni modo che i lavori iniziati nel 1925, sospesi nel 1934, furono ripresi nel 1947 limitatamente al tronco Andria-Barletta autorizzandosi una spesa di 420 milioni di lire. Il completamento del tronco Andria-Bitonto e del tronco Bari-Bitonto (esclusa l'elettrificazione) è in corso.

Il fatto che i lavori di costruzione richiedono tanto tempo sta a dimostrare come queste linee non siano grandemente necessarie o, quanto meno, che esse sono poco sollecitate e dai gestori e dagli interessati. Risponderò agli interventi del senatore Cerabona e del senatore Mastrosimone ricordando che, nella mia relazione, ho elencato le concessioni che vengono richieste alla discussione di ogni bilancio dei Trasporti e sollecitate poi con interrogazioni e interpellanze. Si tratta di complessivi 415-416 chilometri di linee per un preventivato importo di spesa di 47 miliardi e 500 milioni. Le richieste di queste concessioni non possono essere tanto facilmente accolte per il grave onere che ne deriverebbe allo Stato sia per la costruzione, sia per l'esercizio, e, ripeto, per quelle linee l'esercizio si ritiene già passivo in sede di progettazione. È stata chiesta l'elettrificazione di linee secondarie e statali dai senatori Iorio, Cerabona, Mastrosimone, Tartufoli, Carelli, Angelilli e De Luca Angelo.

Nella mia relazione ho esposto, per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, il programma in corso di attuazione. Sono in corso di ultimazione i lavori di elettrificazione della Milano-Treviglio-Bergamo; è in corso di elettrificazione la linea Treviglio-Verona-Padova, per uno stanziamento di 1.700 milioni. Per la linea Bologna-Padova-Venezia è prevista la elettrificazione del tratto Bologna-Padova, dove i lavori sono in corso, e stanno per essere ultimati nel tratto Bologna-Ferrara, e l'esecuzione di una prima parte dei lavori sul tratto Padova-Venezia; sono stanziati 4.383 milioni. È pure in corso di elettrificazione per uno stanziamento di 2.653 milioni la linea Sant'Agata di Militello-Palermo ed è prevista, per una spesa di 186 milioni, l'esecuzione di lavori di elettrificazione sulla linea Messina-Catania.

Per quanto riguarda le altre richieste non posso che rimettermi a quanto dichiarerà l'onorevole Ministro, dato che si tratta di assumere degli impegni.

Ci sono poi lavori di elettrificazione finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, che ha potenziato alcune linee di grande traffico. È in corso la elettrificazione e l'esecuzione degli impianti relativi per la Battipaglia-Reggio Calabria, per il tratto Battipaglia-Vallo di Lucania, e sono in corso di compilazione gli studi per i nuovi impianti da elettrificare in dipendenza del raddoppio, e per l'ampliamento di circa 40 stazioni, nonchè l'istituzione di circa 20 nuovi posti di movimento. La Cassa per il Mezzogiorno ha già finanziato la spesa per 4 stazioni (130 milioni) e per 10 posti di movimento (100 milioni), cioè per quelle stazioni e per quei raddoppi per i quali furono apportati i progetti. La Cassa per il Mezzogiorno ha pure approvato lo stanziamento di 4.347 milioni per la elettrificazione della Foggia-Bari e lo stanziamento di 4.402 milioni per la elettrificazione della Pescara-Foggia.

Per i passi a livello e per la sistemazione delle stazioni, ci sono stati interventi dei senatori Grammatico, Piechele, Gervasi, Angrisani e Petti. Per i passi a livello le Ferrovie hanno sempre seguìto questa procedura: essi debbono essere sostituiti con sovrapassi o sottopassi a tutte spese degli enti proprietari della strada, o con un contributo della ferrovia ad essi enti. Comunque il primo passo per stipulare con la ferrovia una convenzione per la costruzione dei cavalcavia o dei sottopassaggi deve esser fatto dagli enti locali interessati.

Per le stazioni, nel caso che interessino il Comune, è il Comune che deve intervenire perchè la ferrovia non può provvedere a sistemazioni richieste da necessità urbanistiche che interessano gli enti locali. A questo proposito mi consenta, onorevole Ministro, di richiamare la sua attenzione sopra una notizia che ho letto ieri nei giornali. Due o tre mesi fa la 7ª Commissione approvò un disegno di legge autorizzante le Ferrovie dello Stato a spendere 5 miliardi per la sistemazione della stazione delle ferrovie varesine in Milano. Si tratta di una sistemazione prevista da una convenzione già stipulata nel 1938 tra il comune di Milano

e le Ferrovie dello Stato. Un giornale lombardo recava ieri una dichiarazione del Sindaco di Milano in cui si afferma che quell'Amministrazione è contraria alla sistemazione concordata nel 1938. Non vorrei che ora si aprisse una discussione interminabile. L'irrigidimento è un secondo abito nelle Ferrovie — bisogna far correre tutti sul binario stabilito, perchè se si deraglia, non si è più ferrovieri! — ed è causa molte volte di irrigidimenti nell'altra parte. Onorevole Ministro, veda di intervenire per duttilizzare questo irrigidimento, e dall'una e dall'altra parte: se no, per quali motivi noi siamo stati chiamati a votare d'urgenza quei 5 miliardi sulla base della Convenzione del 1938?

Vengo ora ad esaminare il bilancio della azienda ferroviaria, rispondendo ad alcuni rilievi fatti dai colleghi Porcellini e Massini. Il collega Porcellini ha fatto un rilievo alla mia relazione che mi pare non sia meritato: ha voluto rilevare che essa ha un peccato di origine, cioè, è conformista.

Difatti una delle prime obiezioni sollevate dall'onorevole Porcellini è questa: voi, ha affermato, vi ostinate a presentare non un bilancio reale, ma un bilancio artificiosamente passivo. Ora, qui bisogna innanzitutto ricordare che il bilancio delle Ferrovie dello Stato è fatto sulla scorta delle leggi fondamentali per la statizzazione delle ferrovie: la legge del 1907 e quella del 1909. Le due leggi prescrivono come deve esser fatto il bilancio, quali sono i capitoli e le denominazioni delle spese; e l'onorevole Porcellini poteva almeno darmi atto che anche io ho rilevato che, nel complesso, il bilancio avrebbe bisogno di una maggiore chiarezza.

Per esempio: per ogni servizio si dànno separatamente le voci di spesa per stabilire quanto spende ogni servizio. Ma poi per giungere alla spesa del personale e alla spesa delle forniture bisogna fare vari conteggi. Basterebbe citare questi capitoli: « Servizio movimento: personale — forniture spese e acquisti — noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo » e si dà poi la somma di queste tre voci. E così si ripete per tutti gli altri servizi: il servizio commerciale e del traffico, il servizio materiale e trazione ecc.

Ora, chi esamina e studia un bilancio così compilato, deve prendersi il gusto di discriminare queste varie voci e sommarle per vedere se i conti tornano. Basterebbe questo per dire come effettivamente una maggiore chiarezza, una maggiore semplicità di contabilità gioverebbe all'esame del bilancio.

Ma c'è un'altra cosa che volevo far rilevare nello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la parte relativa alla motorizzazione civile. Abbiamo visto che la legge n. 1221 prevedeva la spesa di 3 miliardi da ripartirsi su quattro esercizi: 400 milioni per il primo esercizio, un miliardo per il secondo e il terzo e 600 milioni per il quarto. Il quarto esercizio è l'esercizio 1955-56, cioè l'esercizio 1955-56 è l'ultimo esercizio per il quale funzionerà la legge sull'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie concesse.

È per questa situazione che insisto chiedendo che sia presentato un rapporto sui lavori compiuti dalla Commissione nominata in base a quella legge ed è proprio qui che abbiamo trasferimenti di somme dalle sovvenzioni di esercizio alle sovvenzioni per il potenziamento o per l'ammodernamento, trasferimenti che dovrebbero essere chiariti. Onorevole Porcellini, siamo dunque d'accordo.

Per quanto si riferisce al rilievo che ha fatto il collega Porcellini circa il personale, risponderà il Ministro; così pure per le tariffe dirà il Ministro se vi siano in previsione altri aumenti. Ad ogni modo il risultato dell'ultimo aumento mi sembra sia illustrato abbastanza chiaramente dalla relazione: una contrazione del traffico non c'è stata. Dovremmo ricordare piuttosto che c'è stato un anno eccezionale, che, cioè, il maltempo può avere influito sul movimento dei viaggiatori.

L'onorevole Porcellini ha rilevato che i magazzini hanno un eccessivo deposito di scorte. Quei 98 miliardi di valutazione delle scorte in magazzino sono certamente influenzati e dalla rivalutazione delle scorte e dall'entrata in magazzino di materiale che viene impiegato nella elettrificazione delle linee, materiale pregiato, come il rame. È vero che c'è anche del materiale che potrebbe essere alienato, e ad ogni modo per questo materiale si stanno predisponendo dei programmi per la sua alienazione.

Il senatore Porcellini giustifica il sospetto che si voglia ricorrere ad un aumento delle tariffe, perchè nella relazione ho riassunto la situazione consuntiva dell'esercizio 1953-54 per dimostrare che effettivamente le cifre portate in preventivo per il 1954-55 potrebbero essere superate. Ma io mi sono permesso di interrompere il senatore Porcellini per dirgli che il preventivo 1954-55 è stato predisposto nell'ottobre scorso ed è venuto al Parlamento alla fine di gennaio, però solo oggi abbiamo i risultati della gestione 1953-54. Confrontando i risultati di questa gestione troviamo che tutte le previsioni fatte per il 1954-55 sono inferiori agli accertamenti fatti nell'esercizio 1953-54 meno che per i prodotti del traffico e null'altro. Le illazioni dell'onorevole Porcellini sono quindi gratuite.

Il senatore Massini ha rilevato quello che già da tempo richiediamo. Non so se ha fatto indagini personalmente e se, in base ad esse, abbia potuto stabilire che i 50 miliardi da lui denunciati rappresenterebbero l'importo delle concessioni per viaggi gratuiti e delle concessioni di riduzione sui prezzi di tariffa ecc. A me risulta che si tratterebbe non di 50 miliardi ma, in base ad un altro computo istituito, tale importo non supererebbe i 30 miliardi.

MASSINI. Si metta d'accordo con il direttore generale delle Ferrovie. Non sono cifre mie ma della direzione generale.

BUIZZA, *relatore*. Lei sa quando ho avuto l'incarico di riferire su questo bilancio. Non ho avuto il tempo di incontrare il direttore generale delle Ferrovie nè ho avuto occasione di telefonargli e non ho avuto dati da lui. Comunque vorrei richiamare la sua attenzione su quanto dico al paragrafo 31 della relazione: « Quale sia la somma che si potrebbe introitare ove tutte le concessioni ed i servizi speciali che si accordano fossero pagati, non è dato sapere ». Non credo che si potrebbe essere più chiari di così. Quella sua insinuazione che io mi sia insinuato presso il direttore generale...

MASSINI. Non ho detto questo, ho detto di mettersi d'accordo con il direttore generale delle Ferrovie. I 30 miliardi sono esatti per quanto riguarda le concessioni. Ma ne mancano altri 20 per le linee indispensabili ma deficitarie. Quindi si arriva a 50 miliardi. Questi dati sono basati su documenti ufficiali della direzione generale delle ferrovie.

BUIZZA, *relatore*. Questi dati li ho chiesti anche l'anno scorso essendo relatore dello stesso bilancio. Si fa presto a dire che, essendoci queste concessioni gratuite, il bilancio deve essere per forza deficitario. Ma bisogna dimostrarlo.

PRESIDENTE. Senatore Buizza, la prego di proseguire senza entrare in polemiche, giacchè deve ancora parlare il Ministro ed abbiamo una quarantina di ordini del giorno.

BUIZZA, *relatore*. Signor Presidente, chiudo ricordando che abbiamo auspicato già nelle precedenti discussioni dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti il coordinamento dei servizi dei trasporti. Si è rilevato che ci sono delle linee o dei tronchi di linee passive. Ho qui un elenco delle ferrovie dello Stato ed un elenco delle ferrovie in concessione che hanno forti disavanzi di esercizio. Nella mia relazione ho scritto che dovrebbero essere abolite perchè hanno fatto il loro tempo tutte le tramvie extraurbane che sono in sede promiscua ma ho anche scritto che dovrebbe essere accelerato il lavoro di potenziamento in base alla legge 1121 e che dovrebbero essere presi provvedimenti per la integrazione e sistemazione delle strade ordinarie. Noi ci troviamo di fronte ad una industria automobilistica che va continuamente guadagnando nella velocità sviluppata dai motori che costruisce, mentre le strade dimostrano sempre più la loro inadeguatezza. Non possiamo assolutamente non tener conto di questa industria e dobbiamo intervenire per facilitare l'uso delle maggiori velocità. Ora, per questo coordinamento, che, come ho avuto l'onore di affermare l'anno scorso, ha avuto un primo tentativo di applicazione con quella convenzione stipulata tra le Ferrovie dello Stato e le società delle autolinee in concessione, noi ci auguriamo che analoga convenzione venga estesa anche alle linee ferroviarie in concessione, e per lo stesso trasporto merci.

È questo coordinamento, che noi invochiamo. Preghiamo l'onorevole Ministro di volerlo attuare con la massima sollecitudine e rapidità. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Ministro prego i Gruppi di voler richiamare in Aula i non pochi senatori intervenuti in questa discussione. Numerosi senatori hanno parlato su questo bilancio: che almeno essi siano presenti in Aula, per ascoltare la risposta dell'onorevole Ministro.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi corre anzitutto il dovere di ringraziare l'onorevole relatore per la sua approfondita relazione e per il suo intervento, e tutti gli onorevoli senatori che hanno portato un contributo notevole, anche esaminando problemi di carattere particolare o locale, a questa discussione veramente profonda, serena, elevata, che sta anche a testimoniare la competenza e l'interesse con cui vengono seguìti i problemi dei trasporti, meritatamente considerati come problemi fondamentali di vita e di progresso per il nostro Paese.

Spero di essere breve, anche perchè non vorrei ripetere quanto ho avuto l'occasione e l'onore di riferire alla Camera dei deputati nella recente discussione del bilancio.

Mi preme mettere in evidenza, iniziando questo mio intervento, come la situazione dell'Amministrazione dei trasporti si presenti, nell'attuale quadro riassuntivo, avviata verso orizzonti più chiari che lasciano bene sperare per l'avvenire.

Come ebbi occasione di rilevare alla Camera, le previsioni per l'esercizio finanziario 1954-55 comportano una diminuzione di spesa per il Ministero di oltre 2 miliardi, mentre, per quanto riguarda lo stato di previsione dell'azienda ferroviaria, si registra una diminuzione del disavanzo di circa 15 miliardi, nonostante il sensibile aumento delle spese. Il Governo si prefigge di continuare ad agire con doverosa sollecitudine nella linea che dovrà portare al risanamento del bilancio; ma reputo opportuno ancora una volta avvertire che il disavanzo dell'esercizio deve essere considerato nella sua precisa consistenza, la quale trae in gran parte ragione dal concorso di diversi elementi: l'aumento delle spese relative ai miglioramenti economici e al trattamento assistenziale degli agenti ferroviari; l'incidenza degli oneri passivi e dei finanziamenti inerenti all'esecuzione dei programmi straordinari; l'aumentato peso, non sufficientemente rivalutato nel contributo del Tesoro, per le pensioni e per ultimo il non compiuto adeguamento delle tariffe al punto di svalutazione. Ma accennando alle tariffe mi pare doveroso assicurare che le apprensioni avanzate dal senatore Porcellini non hanno fondamento perchè non si pensa affatto ad aumenti tariffari dopo quelli già intervenuti. Tengo anche qui a precisare come non sia esatto che l'intendimento di procedere agli aumenti fosse stato da me tenuto in geloso riserbo, durante la discussione del precedente bilancio, perchè anzi ebbi allora modo di quasi annunciare gli aumenti stessi addirittura come imminenti.

A proposito del bilancio debbo fare qualche rilievo di carattere generale sul problema di base posto dal senatore Massini. Non v'è dubbio che la presentazione di un bilancio economico, che rispecchi in pieno nella sua interezza la vera entità ed i veri risultati della gestione, risponda ad un criterio di giustizia e di opportunità, che è stato tante volte sollecitato e invocato dai due rami del Parlamento e che io stesso ebbi occasione di sottolineare in occasione della discussione del precedente bilancio. Debbo però rilevare che non è semplice la soluzione del problema, anche se ad essa bisogna tendere con tutta la volontà, non soltanto per considerazioni di carattere formale e giuridico, alle quali il bilancio deve rispondere, in base alla legislazione richiamata testè dall'onorevole Buizza, ma anche per la adeguata rappresentazione della fisionomia economica delle Amministrazioni, le quali evidentemente non si compiacciono dell'addossamento di oneri, che giustamente dovrebbero incidere sulle Amministrazioni che usufruiscono del servizio. Sul fondamento delle accennate esigenze ho già posto il problema per quel che riguarda l'Amministrazione delle poste, come ho posto quello della rivalutazione dei contributi da parte del Tesoro per le pensioni, non tanto per le consi-

derazioni che sono state avanzate nella discussione in questi giorni e che hanno pure un loro fondamento, quanto perchè io penso che il grosso del peso delle pensioni è soprattutto determinato dalla svalutazione, che non può far carico al bilancio di esercizio dell'Azienda ferroviaria, ma deve gravare evidentemente sul Tesoro. Detto questo, debbo però precisare che le cifre richiamate dal senatore Massini, secondo le quali a 50 miliardi ammonterebbero gli oneri non aziendali, non mi persuadono. Io sono convinto che nell'ambito di quella somma deve essere stato compreso, nella pubblicazione alla quale il senatore Massini si è riferito, anche il mancato adeguamento del contributo per le pensioni che ammonta ad oltre 13 miliardi. Secondo me, stando alle indicazioni della stessa Commissione all'uopo nominata e che evidentemente non potette che fornire indicazioni di carattere approssimativo, gli oneri non aziendali si possono valutare attorno ai 30 miliardi, ma è necessario tener presente che non tutti questi oneri sono facilmente individuabili e non tutti comunque riversibili sulle altre Amministrazioni.

Invero, gli oneri extra aziendali che le Ferrovie sopportano possono ripartirsi in tre categorie: 1) oneri per servizi direttamente resi alle altre Amministrazioni, che sono facilmente individuabili, e per la cui contabilizzazione e rimborso non dovrebbe essere difficile trovare una soluzione; 2) oneri verso la collettività, cioè verso determinate zone geografiche o determinati settori della vita economica, inerenti a servizi legittimati dal carattere sociale di questa grande azienda di Stato e dalle funzioni che essa è chiamata a rendere al Paese. Di questi oneri non solo è difficile individuare la consistenza, ma è anche difficile riversare il peso su altre Amministrazioni. Trattasi di provvidenze che anche in questa discussione sono state richieste, provvidenze doverose, direi quasi, di prestazioni dovute, e tra di esse bassissime tariffe per gli operai e gli studenti, e le tariffe di favore per i prodotti ortofrutticoli in esportazione. C'è inoltre, come accennava poco fa nella sua interruzione il senatore Massini, una terza categoria di oneri che non è riversibile su nessuno, perchè fa parte integrante della funzione che le Ferrovie debbono assolvere, cioè il mantenimento in vita delle linee passive, che debbono essere ugualmente gestite, anche se sono scarsamente utilizzate e finchè non si renda possibile una adeguata loro sostituzione con altri mezzi di trasporto.

Si tratta di indagini e di problemi complessi, e non si può comunque prescindere, nella loro valutazione, da una considerazione che va pur fatta, e che non soltanto giustifica codesto sacrificio e codesto onere da parte dell'azienda ferroviaria per l'adempimento di compiti pubblici che essa assume, ma li caratterizza in modo particolare come compiti costituzionali poichè essi sono connaturali a questa Azienda di Stato creata proprio per adempiere a molte di queste funzioni e a soddisfare molte di queste esigenze. C'è anche da tener presente che l'Azienda, nel fare il suo bilancio, non tiene neanche conto come posta passiva di tutto il complesso dei beni in dotazione dei quali dispone, e che si calcolano ammontanti a non meno di 3.500-4.000 miliardi.

CORBELLINI. Le strade ferrate debbono essere considerate come le strade ordinarie. Sono proprietà dello Stato e debbono essere trattate alla stessa stregua.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Lo penso anch'io. Il carattere demaniale delle strade ferrate affidate all' esercizio statale è una circostanza che sta appunto ad indicare la natura pubblicistica e vorrei dire il carattere generale della proprietà di quei beni, ed è appunto per ciò che la collettività, proprietaria di questo complesso di beni ammontante a 3.500-4.000 miliardi può anche chiedere che l'Azienda assolva i suddetti oneri di carattere sociale, che non si giustificano soltanto per la funzione istituzionale dell'organismo, ma anche per questa provenienza dei mezzi a sua disposizione. Questo per aver chiare le idee in ordine ad un problema tanto delicato, che ha tanti e diversi angoli visuali, i quali giustificano perchè, come ho constatato in questi giorni, senatori dello stesso settore dell'Assemblea abbiano potuto assumere atteggiamenti diversi e contrastanti, sottolineando la necessità di una maggiore industrializzazione dell'azienda, o sottolineando la

necessità di più ampie funzioni sociali da assolvere da parte della stessa.

Ma comunque sia, mi preme chiarire che, per quanto afferisce alla portata sostanziale del disavanzo, sarà intensificata dal Governo l'azione in modo da rendere più produttiva la Azienda, e non soltanto nel senso della prestazione di servigi di inestimabile interesse collettivo, ma anche nel senso dell'autosufficienza.

Parlandovi in occasione del decorso esercizio, vi prospettai la necessità di una più congrua strutturazione centrale dell'Amministrazione dei trasporti. Il problema è ora di particolare ed attuale interesse.

È noto come il carattere industriale dell'esercizio ferroviario comporti una inevitabile particolare strutturazione dell'organo che lo muove. Premessa inderogabile in proposito è quella di realizzare una più adeguata e più snella organizzazione, la quale consenta di rendere più efficienti i servizi al centro ed alla periferia, soprattutto attraverso un opportuno decentramento di competenze agli organi locali. Bisognerà provvedere al tempo stesso allo snellimento delle procedure per modo che sia consentito, sempre nei limiti imposti dal rispetto delle regole legislative e di opportunità concernenti l'oculata e ponderata gestione, la massima rapidità e snellezza dell'azione amministrativa. Occorrerà inoltre assicurare un più adeguato svolgimento di carriera, connesso alla fisionomia della gestione ed alla finalità della stessa, senza peraltro trascurare l'opportuno riferimento ed il necessario collegamento all'unitario ordinamento generale.

Nè, a questo riguardo, è inopportuna qualche precisazione circa la posizione organica dell'Azienda ferroviaria nell'Amministrazione centrale dello Stato.

Sottolineai l'anno scorso che i trasporti ferroviari, per l'importanza che essi hanno nella vita del Paese, sotto l'aspetto generale e sociale, concretano un'attività che ha e deve avere come punto di partenza e di riferimento l'organizzazione statale. Ed è stata giustamente considerata come unilaterale — e poco fa ne ho sottolineato taluno dei motivi — quella impostazione secondo la quale il problema della struttura dell'Azienda dovrebbe obbedire soltanto ad un rigoroso criterio di gestione economica. Così operando, si trascurerebbe di considerare proprio quella finalità pubblica inerente al servizio, che spesso è imposto da particolari condizioni geografiche, demografiche, economiche, che non possono essere giammai valutate secondo le leggi di un rigido ed esclusivo tornaconto aziendale, ma che impongono una valutazione che dal generale scenda al particolare e non trascuri il lato umano, e vorrei dire solidale del problema, affidandone la soluzione ad una operazione svolta su un piano più alto e comprensivo, che non può essere che quello politico. Le apprensioni quindi delle quali si è fatto eco il senatore Busoni non hanno ragione di essere; ma la concezione contrastante, sostenuta da altri colleghi della sua stessa parte, sta a dimostrare come delicato e complesso sia il problema e contrastanti molto spesso le esigenze e le visuali dalle quali esso si valuta. È quindi evidente che il settore ferroviario non può distaccarsi dall'organo che è destinato a definire e ad attuare, su un piano generale, le finalità che rientrano nei compiti dello Stato, poichè è ad esso che spetta di stabilire i limiti, i mezzi ed i modi, con cui soddisfare alle pubbliche esigenze nella materia dei trasporti.

Devesi pure osservare che l'attuale legislazione non consente di distinguere, in ordine alla competenza dei diversi organi operanti nel settore ferroviario, i problemi i quali impegnano l'attività politica nel senso ora detto, dagli altri numerosi e spesso anch'essi delicati, ma che si potrebbero definire di ordinaria amministrazione. In relazione a questi ultimi la diretta partecipazione dell'organo più alto dell'Amministrazione è certo meno necessaria e meno sentita, ma sempre a patto che sia stato da esso, in armonia con le direttrici politiche generali, disegnato il quadro in cui le minori e varie attività di esecuzione si inseriscono, onde si impone un più ponderato equilibrio fra politica ed amministrazione vera e propria, vitalizzando l'organo cui è demandata quest'ultima funzione, anche allo scopo di consentire un impulso unitariamente dialettico, che consenta la sintesi nella politica dei trasporti.

Del problema della riorganizzazione dell'Azienda si sta occupando, come è noto, un'apposita Commissione, presieduta dal consigliere

di Stato Berruti, la quale ha già esaurita la trattazione della parte relativa all' impostazione del problema di struttura e si avvia a definire parti specifiche e complementari. Questi studi consentiranno, non appena sarà approvata la legge delega, di avere già un cospicuo elaborato che costituirà un elemento considerevole per la completa definizione della disciplina della materia.

Inerisce pure all'organizzazione della nostra Amministrazione, e si riflette inevitabilmente sul funzionamento di essa, la necessità di istituire un organo consultivo del Governo in materia di economia e di tecnica dei trasporti, che realizzi l'armonica coesistenza e l'equilibrio dei diversi strumenti, di cui ha parlato in questa sede il senatore Busoni. La necessità della costituzione di un tale organo è stata ripetutamente avvisata e riconosciuta e fu concretata dal mio illustre predecessore senatore Corbellini, benemerito anche per questa larga visione della necessità di un istituto fondamentale nel settore dei trasporti.

Il progresso della tecnica, con i perfezionamenti e le innovazioni che suscita, comporta infatti la soluzione di problemi di convenienza economica e sociale, relativi al costo degli strumenti considerati sia in sè stessi, sia con riferimento all'armonica coesistenza con gli altri mezzi operanti nei diversi settori dei trasporti, sia nei riguardi della disciplina della sovrapposizione di essi in uno stesso sistema. Bene fu detto proprio in questa sede, in occasione della discussione del bilancio, che il problema del coordinamento che ne deriva, è un problema di portata generale e non si pone soltanto fra strada e rotaia, ma nei confronti di tutte le forme di trasporto, per aria, per acqua e per terra. Di qui l'esigenza, della quale si sono costantemente rese interpreti questa e l'altra Assemblea, di costituire un Consiglio superiore dei trasporti, il quale concreti un'ampia rappresentanza di competenze e di interessi e si ponga come un organo consultivo, non già di questa o di quella amministrazione, bensì del Governo, appunto per la sua finalità istituzionale, che consiste nel provvedere a coordinare — attraverso la definizione di piani e di programmi attinenti sia ai sistemi di trasporto, che agli strumenti afferenti agli stessi — l'attività delle singole Amministrazioni. (*Approvazioni*). È ben chiaro che una siffatta competenza non tocca nè intende toccare le attribuzioni in materia di altri organi consultivi, i quali, come hanno finora esplicato, così dovranno continuare ad esplicare la loro attività al servizio dello Stato.

Per obbedire a coteste esigenze ed ispirandomi a questi presupposti, ho formulato uno schema di provvedimento inteso a disciplinare la materia e volto ad attuare la stessa finalità che si prefiggeva il progetto elaborato dal Ministro Corbellini; esso trovasi da qualche mese all'esame dei Dicasteri interessati.

In relazione allo schema precedente, è da avvertire che il nuovo progetto ha cercato di ovviare ad un inconveniente a quello addebitato, attuando una certa qual pesantezza nella costituzione del nuovo organismo, che — fu detto — avrebbe potuto costituire un ostacolo alla funzionalità del Consesso. Per evitare ciò, il nuovo provvedimento riduce il numero delle partecipazioni al Consiglio, essendosi curato soprattutto, pur nell'osservanza del principio informatore diretto ad assicurare una vasta rappresentanza di competenze e di interessi qualificati, di evitare duplicazioni nell'organizzazione.

Si è ritenuto altresì opportuno limitare il campo d'azione del Consiglio, con l'esclusione di tutti quei compiti non strettamente attinenti al fine dell'attuazione del coordinamento dei diversi sistemi di trasporto. Oltre ad ottenersi così una riduzione del numero dei componenti, si è pervenuti a migliorare anche la funzionalità del Consesso, che potrà dedicarsi interamente al perseguimento dei suoi fini istituzionali senza che la sua attività sia distratta, ed in parte assorbita, dai compiti propri di altri organismi.

Si spera che, così migliorata, la proposta incontri, oltre all'assenso degli altri Ministeri interessati, l'approvazione del Parlamento, che, come ho detto, ha ripetutamente sollecitato l'istituzione di un organo centrale, cui fosse devoluta la impostazione, in senso unitario, pur nell'ambito di un'attività meramente consultiva, dei programmi e dei piani di trasporto.

Accanto a questa, un'altra sistemazione legislativa, che mi auguro poter sottoporre al più presto al Parlamento, debbo segnalarvi:

essa concerne un settore del più grande interesse, quale è quello degli autoservizi di linea. E l'accostamento non apparirà ingiustificato se si pensi che anche questo provvedimento si ispira ad una netta finalità di coordinamento.

Ho riferito ampiamente alla Camera circa le linee del nuovo progetto e circa le modalità di attuazione delle stesse. Desidero qui, pur nella ristrettezza del tempo concessomi, sottolineare come la nuova impostazione della disciplina si basi sull'accentuazione dei poteri riservati all'Amministrazione relativi al rilascio della concessione dei servizi automobilistici e allo svolgimento degli stessi. Lo strumento del pubblico servizio, infatti, se sotto un aspetto recepisce nell'ambito dell'amministrazione pubblica i privati gestori dei servizi di linea, richiede, per tale assunzione, un complesso di requisiti, da valutarsi con rigore e da accertarsi come costantemente persistenti, dai quali la finalità pubblica sia sempre ed in ogni caso assicurata.

Per sottolineare la finalità di coordinamento, che il progetto si prefigge ed alla quale ho or ora fatto riferimento, non è inopportuno osservare che nel settore dei trasporti di linea su strada, i quali si svolgono con mezzi determinati, con orari e tariffe prestabiliti, e che sono regolati dal progetto, spetta, al legislatore prima e all'Amministrazione poi, una facoltà largamente discrezionale nell'individuare i settori nei quali i diversi mezzi debbono operare; non può cioè trascurarsi di considerare la situazione esistente, e ciò nei riguardi sia delle ferrovie statali e delle ferrovie concesse, sia delle tranvie e delle stesse autolinee, secondo le diversità concernenti l'ambito territoriale in cui esse operano ed il carattere provvisorio o definitivo del rapporto concessionale. Il progetto si ispira in proposito al necessario contemperamento di diversi interessi, opportunamente valutandoli nel momento della costituzione del rapporto concessionale, al fine di stabilire i titoli preferenziali per il rilascio delle concessioni provvisorie e definitive.

Nel momento costitutivo, dunque, come in tutti gli altri momenti fondamentali del rapporto concessionale, l'azione amministrativa deve essere guidata dalla valutazione del pubblico interesse, poichè è dal gioco delle condizioni più idonee a raggiungerlo ed a soddisfarlo che muove e si svolge l'attività amministrativa. (*Approvazioni*).

Il sistema previsto nel nuovo schema realizza pertanto un maggior dinamismo dello strumento concessionale, sia che sancisca la preferenza del concessionario di preesistenti servizi di trasporti ad impianti fissi, nei casi in cui il servizio da concedere sia parallelo ad essi per tratti rilevanti; sia che, trattandosi di autolinee ordinarie urbane, la preferenza sia riconosciuta al Comune al quale appartengono i centri abitati, sempre col rispetto del concessionario di preesistenti servizi urbani, se le nuove autolinee risultino con quelli concorrenti; sia che, per le concessioni definitive, si garantisca l'assentimento del servizio al precedente titolare, sempre che abbia compiuta una gestione riconosciuta idonea all'attuazione del pubblico servizio: in tutti i casi, non è chi non veda come preponderante ed assorbente direttrice seguìta sia quella di attuare nel modo migliore la disciplina di questo settore dei trasporti, entro i limiti che ad esso sembrano più propri, utilizzando antiche esperienze e su queste inserendo nuove forze destinate a servire anche i centri lontani e meno utili e ancora non ben collegati, per attuare le condizioni per un servizio socialmente più utile, come ha saggiamente auspicato il senatore Menghi.

Ciò posto, appare chiaro che la cosiddetta riserva di traffico, per la quale normalmente può riconoscersi legittimazione, secondo le finalità della linea, al titolare di un certo servizio, deve cedere tutte le volte che l'attuazione del servizio imponga, per ragioni di carattere generale, la esigenza di attuare collegamenti ritenuti necessari. Onde, nel sistema del progetto, il divieto di servizio locale diventa eccezionale e si applica, non già a garanzia dell'interesse precostituito dell'esercente ad utilizzare il traffico in un certo settore, ma come mezzo per assicurare la vitalità di linee che agiscono in condizioni sfavorevoli allo scopo di consentire non soltanto il mantenimento di esse, ma anche il loro perfezionarsi. (*Applausi dal centro e dalla destra*). Questa tendenza postula e giustifica poi un complesso di disposizioni intese a meglio precisare le condizioni ed i limiti dell'intervento dell'Amministrazione, per il migliore impiego dei mez-

zi di trasporto in relazione a specifiche ragioni di pubblico interesse; i poteri di revoca e di decadenza, all'Amministrazione stessa riconosciuti in tutti i casi in cui, o per il venir meno delle condizioni che legittimarono inizialmente la concessione, o per una disfunzione di elementi essenziali della stessa, non si possono realizzare le finalità essenziali, cui l'esercente deve provvedere; ed infine i nuovi e più ampi poteri di iniziativa dell'Amministrazione che non può limitarsi ad esaminare ed a decidere soltanto a seguito di richiesta dei privati concessionari, ma deve poter formulare proposte ed adottare provvedimenti, tenendo in vigile cura le esigenze degli enti locali e della collettività.

Spero che si possano così attuare gli intendimenti di larga apertura verso il pubblico interesse, che sono nella finalità del progetto. Il vaglio dello stesso, cui sarà chiamato presto il Parlamento, varrà certamente a migliorare ed a perfezionare il sistema, che si propone di realizzare una organica e duratura disciplina della materia. E verranno anche ad eliminarsi gli inconvenienti determinati dalla incertezza, denunciata dal senatore Menghi, come pregiudizievole all'incremento dei parchi automobilistici, incertezza peraltro non sussistente che in lievissima misura, date le ampie garanzie offerte dall'indirizzo giurisprudenziale del Consiglio di Stato, che l'Amministrazione ha sempre seguìto.

Muovendo dalla considerazione dei programmi da attuare con provvedimenti legislativi verso la valutazione di taluni aspetti della concreta attività amministrativa, vorrei dedicare subito qualche parola ai rapporti tra la amministrazione ferroviaria e le associazioni sindacali sui quali si sono intrattenuti i senatori Massini e Porcellini.

I recenti provvedimenti, attuati anche nel settore dell'Amministrazione dei trasporti nei confronti delle organizzazioni di categoria, non hanno avuto altra finalità che quella di chiarire posizioni che, concretatesi in linea di fatto, non potevano considerarsi garantite in linea di diritto e non potevano quindi dar luogo a pretese delle associazioni di categoria al mantenimento di esse.

È superfluo aggiungere che le suddette determinazioni sono state applicate, come dovevasi, nei riguardi di tutte le organizzazioni sindacali, senza durezza, ed anzi, fin dove possibile, con la dovuta comprensione. E ciò anche perchè, come ho dichiarato alla Camera, l'Amministrazione dei trasporti crede alla funzionalità delle associazioni sindacali, la cui organizzazione ed il cui funzionamento sono garantiti dalla Costituzione e che la Amministrazione stessa ha largamente incoraggiato quando, nello sfacelo nel quale i tristi avvenimenti, ormai lontani, ci avevano gettato, sembrò utile, nello stesso interesse della generalità, facilitare la costituzione delle associazioni dei lavoratori.

Normalizzatasi la situazione, non è parso più opportuno sottrarre al soddisfacimento delle immediate e dirette esigenze dell'Amministrazione, meritevoli senza dubbio della maggiore sollecitudine, uomini e mezzi, se non nei limiti in cui ciò fosse consentito dal pieno ed integrale disimpegno del servizio, al quale essi sono istituzionalmente tenuti. Ma da ciò consegue che, assicurata tale finalità, gli agenti saranno liberi di svolgere, come tuttora svolgono, nell'ambito della legge, l'attività derivante dall'appartenenza all'organizzazione sindacale ed i compiti inerenti alle relative attribuzioni direttive.

ASARO. E il caso Bova come lo spiega?

MATTARELLA. *Ministro dei trasporti.* Non è un caso di attività sindacale ma di altro genere e va valutato alla stregua dei limiti posti al dipendente pubblico dalla sua stessa qualifica, per l'esercizio di compiti diversi da quelli cui è istituzionalmente tenuto.

Il caso mi è stato comunicato ieri sera tardi. Ho chiesto notizie che avrò tra qualche giorno e ne darò comunicazione all'onorevole senatore che ha fatto l'interrogazione.

Nè in materia di esercizio di attività sindacali da parte di agenti può invocarsi, come talvolta è stato fatto, il terzo comma dell'articolo 51 della Costituzione, per affermare che, sgravati dall'adempimento delle loro mansioni derivanti dal rapporto d'impiego, gli organizzatori sindacali abbiano diritto ad esplicare liberamente la loro attività e a conservare al tempo stesso il loro posto di lavoro. La ricordata norma della Costituzione ha ri-

ferimento, infatti, al caso di coloro i quali siano chiamati a disimpegnare funzioni pubbliche, mentre, allo stato attuale, le associazioni sindacali, anche se ad esse non possa disconoscersi un certo carattere di ausiliarità nei confronti della pubblica amministrazione, bene spesso si pongono in situazione di contrasto con essa, anche in considerazione della loro inevitabilmente unilaterale visione degli interessi degli associati. Dal che deriva anche la conseguenza che la loro attività non può concretarsi in quella funzione pubblica, in relazione alla quale il 3° comma dell'articolo 51 della Costituzione garantisce più ampio e libero margine di esplicazione. (*Approvazioni*). Reputo però superfluo precisare che nulla sarà fatto dall'Amministrazione che contrasti con l'esplicazione dell'attività sindacale garantita dalla Carta Costituzionale, nei limiti in cui l'esercizio di essa non trovi ostacolo nelle norme sullo stato giuridico del personale.

Dissi, in ordine al problema specifico delle aspettative, che si vorrebbero applicare senza che dal godimento di esse venga pregiudicato in alcun modo il trattamento giuridico e economico degli interessati, che quella delle aspettative costituisce una situazione specificatamente definita dal regolamento del personale e dallo stato giuridico, senza che sia riconosciuta all'Amministrazione alcuna potestà discrezionale, con la conseguenza che, una volta che l'agente abbia volontariamente chiesto, per motivi personali, di essere collocato in quella situazione, si avvia automaticamente un meccanismo da cui la pubblica amministrazione non può decampare se non violando la legge.

Prima di chiudere questi rapidi cenni relativi al personale, non posso non rilevare come, pur verificandosi, per talune categorie e per qualche periodo di punta del traffico stagionale situazioni difficili nei turni di lavoro, non è affatto rispondente al vero che il personale venga sfruttato e privato dei suoi giorni di riposo settimanale e delle festività infrasettimanali, che sono da tutti godute; mentre se c'è qualche difficoltà per i turni del congedo, ciò ha comportato solo il rinvio del godimento, giammai la perdita coattiva di esso.

A proposito dei problemi del personale, poichè sono state toccate questioni inerenti alle case per i ferrovieri, sento il dovere di informare il Senato come l'Amministrazione ferroviaria abbia curato il problema della casa sempre con larghezza, sia pure negli ultimi anni dibattendosi in gravi difficoltà per le scarse disponibilità. Basta richiamare soltanto alcune cifre: gli alloggi patrimoniali dei quali dispone l'Amministrazione sono 37.400 e quelli nelle case economiche 19.600, cosicchè l'Amministrazione, di fronte ad un complesso di personale dell'Azienda che si aggira sulle 160.000 unità, ha una disponibilità di alloggi di circa 57.000 unità. Il problema delle case economiche è visto da una notevole parte del personale — delle cui aspirazioni si è fatto eco ieri il senatore Vaccaro — come un problema di riscatto, in ordine al quale io debbo soltanto rilevare che il problema non si pone soltanto per il settore ferroviario, ma si pone in termini più generali anche per altre categorie di statali, che godono dell'assegnazione delle case dell'I.N.C.I.S.. L'Amministrazione non ha nessuna difficoltà ad affrontare con grande spirito di comprensione il problema, soprattutto se dalla soluzione di esso dovessero derivare ulteriori possibilità per l'incremento del suo patrimonio edilizio.

Sempre a proposito degli alloggi, è stato dal senatore Massini ricordato ieri l'altro il problema delle case cantoniere. E io non ho nessuna difficoltà ad ammettere che le vecchie case cantoniere sono costruite con non moderni criteri, mancano in gran parte di tutti gli elementi di conforto che le nuove hanno, ma debbo e posso comunicare all'Assemblea che proprio per mia iniziativa personale, dopo aver visitato quelle della Sardegna, che certamente non sono tra le migliori, in questo esercizio sono stati destinati ben 700 milioni di lire per il miglioramento delle case cantoniere. Questo stanziamento non è evidentemente il punto di arrivo, ma è soltanto punto di partenza, perchè gradualmente tutte le case cantoniere debbono essere messe in condizioni di buona abitabilità, non soltanto perchè ciò costituisce un dovere nei confronti di tutti, ma anche perchè è un dovere particolare nei confronti di questi agenti che vivono lontani dai centri abitati e quindi in situazione di solitudine che di per sè sola è di grande disagio e merita una particolare considerazione.

Mi sia consentito, prima di chiudere queste fugaci considerazioni sul personale, rilevare come sia costante cura dell'Amministrazione di seguire il personale e i suoi problemi con la dovuta comprensione e con costante solidarietà, pur nei limiti delle modeste sue possibilità; e può essere, in proposito, utile qualche fugace nota sull'attività dell'Opera di previdenza, la quale si è rivelata uno strumento veramente efficiente nella sua lunga e benemerita attività, che risale, in posizione di antesignana, al 1912 e su quello sentitissimo ed acuto delle case.

Il settore previdenziale comprende varie prestazioni ben definite dalla legge fra le quali primeggia la liquidazione dell'indennità di buonuscita agli agenti all'atto della cessazione dal servizio od alle loro famiglie nei casi di morte in attività di servizio.

Questo complesso di attività comporta un onere annuo di circa 1 miliardo e 700 milioni di lire.

Nel settore assistenziale l'attività dell'Opera di previdenza si esplica con varie forme di sussidiamento e prevalentemente con il ricovero di orfani in Istituti di educazione e di istruzione e con l'ammissione dei figli degli agenti e degli agenti a riposo alle cure climatiche estive.

Fruiscono attualmente del ricovero negli Istituti circa 1000 orfani scelti fra i più bisognosi, ospitati nei cinque collegi di proprietà della Opera di previdenza, nei quali ricevono la più amorevole assistenza insieme a quella istruzione che consentirà loro, al momento del ritorno in famiglia, ciò che avviene normalmente al 18° o 19° anno di età, di procurarsi una decorosa e proficua occupazione.

Il numero di 1000 ragazzi è quello contenuto necessariamente nei limiti delle disponibilità finanziarie; certamente maggiore sarebbe invece quello dei fanciulli meritevoli dell'assistenza, per cui si impone per l'Amministrazione ferroviaria, che già generosi sforzi ha fatto per incrementare le entrate dell'Opera di previdenza, di reperire quegli altri mezzi che possano consentire all'Opera stessa di dare a questo settore assistenziale, tanto apprezzato e di tanto rilievo sociale, una estensione più adeguata alle necessità concrete.

Alle cure climatiche estive vengono ammessi quest'anno quasi 15.000 fanciulli e cioè tutti quelli, dai 7 ai 12 anni, per i quali è stata avanzata la domanda.

Questa massa imponente di ragazzi viene nella quasi totalità ospitata in due o tre turni nelle colonie dell'Opera di previdenza, che complessivamente hanno, per ciascun turno, una capacità ricettiva di circa 6.000 posti.

In dette colonie, modernamente attrezzate, viene posta ogni cura per assicurare ai piccoli ospiti un soggiorno gradevole, una sana alimentazione — integrata da cure mediche ricostituenti — una assidua materna vigilanza da parte di personale rigorosamente selezionato.

Il mantenimento degli orfani in collegio ed il funzionamento delle colonie importano attualmente una spesa annua di circa 460 milioni di lire.

Per le colonie è in corso di attuazione un programma di potenziamento che prevede per ora la costruzione di due nuove colonie marine: una in Sardegna e l'altra nelle Puglie.

Prima di procedere all'esame dello stato attuale dei lavori di potenziamento della rete ferroviaria, desidero fare qualche precisazione che rassicuri i senatori Barbaro e Ferrari, i quali hanno intravisto nelle direttive del Ministero quasi una politica di demolizione e di smantellamento di linee. Debbo dire che la tendenza non è a smantellare o a sopprimere ma è a migliorare. E questo non può significare che si debbano mantenere dei tronchi morti, quando non sono utilizzati dalle popolazioni, mentre pesano enormemente sulla collettività, e quando sono facilmente sostituibili con altri mezzi di trasporto. Non può il programma realizzato o il piano ferroviario di 40 anni fa, al quale si è pure richiamato il senatore Cerabona, ritenersi ancora attuale ed impegnativo, anche se è stato predisposto con legge. Non si possono cristallizzare le situazioni, soprattutto in questo campo dove non è possibile ignorare i progressi che l'automobilismo ha compiuto, progressi che devono essere utilizzati non soltanto per dare alla popolazione mezzi più rapidi e meno disagevoli, ma anche perchè essi contribuiscono a ravvicinare sensibilmente i vari Comuni, i vari centri abitati. Questi mezzi possono e debbono essere utilizzati soprattutto quando al soddisfacimento più largo di vitali esigenze si unisce un'economia per l'erario, che è do-

vere preciso e sacrosanto di ogni politica e di ogni amministrazione perseguire. (*Interruzione del senatore Massini*). Si tratta di dare questi mezzi in mano a chi li può gestire senza pesare sulla collettività; e se questi sono privati, anche ai privati, senatore Massini. La ferrovia si è impegnata a dar la gestione di mezzi automobilistici ai privati, non perchè essa si sia spogliata della titolarità dei servizi, ma perchè affida ad altri la sola gestione per suo conto. Posso assicurarle che tale gestione in alcune line si è effettuata con grande soddisfacimento per il pubblico; e mi appello a quelli che conoscono i servizi sostitutivi della Paola-Cosenza, ad esempio, che vengono svolti con cura, precisione ed anche con grande economia per l'amministrazione.

VACCARO. Ma noi attendiamo la ferrovia, onorevole Ministro.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Questa gliela potrà dare il Ministro dei lavori pubblici e le faccio perciò i migliori auguri, sapendo che così finisco per rivolgerli anche alla mia Amministrazione.

L'imponente attività di nuove costruzioni e di ricostruzioni e miglioramento dell'esercizio ferroviario statale si riassume nel seguente dato: al luglio 1954 può essere valutato in circa 156 miliardi di lire l'importo complessivo dei lavori agli impianti fissi e al materiale rotabile rappresentato dai contributi della Cassa del Mezzogiorno e dai ricavati dei due prestiti, già coperti nei due passati esercizi.

Lo stato degli impegni è in questi termini: lavori in corso di esecuzione nel settore lavori e impianti elettrici, 56 miliardi 650 milioni; lavori di prossimo inizio 63 miliardi e 425 milioni; lavori in corso per servizi materiale e trazione 31 miliardi e 50 milioni; lavori di prossimo inizio, 4 miliardi e 630 milioni.

Debbo a questo proposito precisare al senatore Massini che venne dai miei predecessori già chiaramente annunciato, ed in varie occasioni anche da me ribadito, che il programma dei 160 miliardi da eseguire col ricavato dei 4 prestiti era per una sensibile aliquota destinato anche ad opere della ricostruzione. Ed a proposito dei prestiti, poichè mi è stato posto un quesito preciso, sono lieto di assicurare il Senato che quando si parla di altri due prestiti da indire nei prossimi esercizi, intendiamo parlare degli esercizi immediatamente prossimi. Per il terzo prestito ho già inoltrato al Tesoro la relativa proposta, e l'ho fatto da alcuni mesi, con molto anticipo, perchè vorrei sperare che la materia possa venire esaminata dalle Camere senza la fretta con la quale abbiamo dovuto esaminarla negli anni scorsi.

Poichè credo possa interessare al Senato conoscere in dettaglio alcune delle opere di maggiore rilievo, ricorderò quale è lo stato dei lavori per il raddoppio di binari e l'elettrificazione, e quali sono le date di prevedibile ultimazione dei lavori stessi.

I lavori di elettrificazione in corso di imminente ultimazione sono: Milano-Bergamo e Bologna-Ferrara che, quasi certamente, potranno entrare in esercizio col nuovo orario del 4 ottobre prossimo.

Sono in corso lavori di elettrificazione sulla Treviglio-Padova, dove si pensa di poter ultimare i lavori entro il giugno 1956, sulla Ferrara-Padova entro l'ottobre 1955, sulla Padova-Venezia entro la primavera del 1956, sulla Foggia-Pescara, entro il dicembre 1956, sulla Bari-Foggia, entro il giugno 1956 e sulla Sant'Agata-Palermo, entro l'ottobre del 1955.

Sono stati iniziati ancora, con stanziamenti molto modesti, anche i lavori per la Messina-Catania.

Debbo a questo proposito rilevare che l'inizio contemporaneo dei lavori in queste cinque linee è avvenuto non per ragioni politiche, ma perchè i progetti erano pronti e i finanziamenti erano pressochè al completo. La loro contemporanea esecuzione lungi dal determinare ritardi è servita ad accelerare l'esecuzione complessiva del programma.

Però occorre del tempo per lavori tanto delicati e complessi che debbono essere compiuti sotto esercizio e che richiedono non solo preparazioni accurate nelle calotte delle gallerie dove ci sono, ma anche tutto un complesso di forniture per l'apparecchiatura delle sottostazioni, forniture che non possono essere improvvisate.

Per il raddoppio di binari abbiamo in corso nella Messina-Palermo il tratto Altavilla-Termini Imerese, che sarà pronto in dicembre di

quest'anno; nella Catania-Siracusa il tratto Catania-Bicocca, che sarà pronto entro il giugno 1955; nella Genova-Ventimiglia il tratto Ospedaletti-San Remo, che sarà ultimato entro il corrente anno. Sono inoltre in corso i lavori per lunghi tratti nella linea Battipaglia-Reggio Calabria, da ultimare entro l'aprile ed il dicembre del 1956. (*Interruzione dalla sinistra*). Il tratto in esecuzione ha come punto terminale Villa, ma è prevista la costruzione fino a Reggio.

Come il Senato ha udito, questi lavori di raddoppio e di elettrificazione riguardano in buona parte il Mezzogiorno d'Italia e quindi aveva ragione ieri l'onorevole Cerabona quando affermava che il Mezzogiorno non è più quello di trent'anni fa. Ma, onorevole Cerabona, noi abbiamo il diritto di rivendicare, per l'azione che stiamo svolgendo nel Mezzogiorno, il merito di questa realtà (*approvazioni*), realtà che riguarda anche il settore ferroviario, nel quale in questo momento sono in programmazione ed esecuzione opere per un complesso di oltre cento miliardi che si riferiscono alle sole Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il tratto di rete di cui ieri si è occupato appassionatamente il senatore Messe, debbo dirgli che anche quel settore non è stato dimenticato, perchè sull'Adriatica vi sono lavori di elettrificazione in corso per ben venti miliardi per la Bari-Pescara e sedici miliardi per la Bari-Reggio Calabria. (*Interruzione del senatore Tartufoli*).

Queste somme sono messe a disposizione dalla Cassa del Mezzogiorno, e non potevano che essere spese nelle Regioni meridionali. Ma la sua interruzione, onorevole Tartufoli, mi dà l'occasione di anticipare quel che avrei detto in risposta al suo ordine del giorno, che cioè è nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria elettrificare la Pescara-Ancona, perchè non è concepibile, dal punto di vista dell'esercizio e della sua economia, l'interruzione di quel tratto. Poichè è stato anche accennato alla Sardegna, mi preme mettere in rilievo che, intanto, il problema fondamentale delle reti sarde era quello delle secondarie, per le quali la Commissione ha già completato i suoi lavori e per le quali l'inizio dell'esecuzione, che importerà la spesa di circa otto miliardi, dovrebbe essere ormai vicino.

Ma anche per la rete statale in Sardegna si sta operando, sia pure nella limitazione della disponibilità dei mezzi, e ci sono lavori in corso per circa due miliardi. Perchè non abbiamo destinato alla Sardegna o ad altre Regioni del Sud nulla di quello che ha messo a disposizione delle ferrovie la Cassa del Mezzogiorno? Proprio perchè la Cassa ha voluto procedere al potenziamento massiccio delle due principali dorsali, la Adriatica Jonica e la Tirrenica, anzichè procedere alla polverizzazione di questo suo intervento in molteplici opere nelle varie Regioni, alle quali deve pensare, e delle quali si preoccuperà direttamente l'Azienda ferroviaria.

E, poichè stiamo in tema di attività patrimoniali dell'Amministrazione e dato che il problema è stato sollevato, pur riservandomi di intervenire al momento opportuno, debbo fare un cenno al problema della « Larderello ». Il Governo è contro la cessione del pacchetto azionario delle ferrovie all'E.N.I., così come ha proposto la 5ª Commissione senatoriale. Perchè sarebbe inconcepibile che un'azienda di Stato, consumatrice di energia elettrica, dovesse cedere il suo pacchetto azionario ad un'altra azienda di Stato che non è consumatrice di energia e che comunque finirebbe per dover diventare la fornitrice delle Ferrovie, andando forse oltre i suoi compiti istituzionali. (*Approvazioni*).

Mentre quindi ho dato la mia adesione alla cessione del diritto di ricerca nelle zone diverse da quelle nelle quali opera in questo momento la « Larderello », non soltanto non posso dare la mia adesione, ma non posso non assumere un atteggiamento deciso di contrasto nei confronti del tentativo di voler privare le Ferrovie di questo loro patrimonio, con un provvedimento che le Ferrovie non meritano, anche perchè non possiamo dimenticare, come è stato ricordato anche da un oratore di opposizione, che l'Azienda ferroviaria, partendo quasi da zero dopo le rovine della guerra, ha portato la « Larderello » ad una produzione di circa un miliardo e cinquecento milioni di chilovattore di energia elettrica, con uno sforzo che non può essere compensato con un atto di menomazione e, direi, di spoliazione, non consentito, d'altronde, nemmeno dalla Costituzione.

Presidenza del Vice Presidente BO

(*Segue* MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*). Perchè ho aderito, anche come Ministro dei trasporti, alla cessione del diritto di ricerca nelle zone diverse da quelle nelle quali la « Larderello » opera? Ma perchè, se è vero che anche nelle altre zone ci sono delle possibilità notevoli di energia, non è lecito che esse rimangano inutilizzate unicamente perchè le Ferrovie non dispongono dei mezzi necessari; tanto più che, ove le Ferrovie ne avessero bisogno, nel disegno di legge preparato dal Governo è previsto il loro diritto ad un approvvigionamento di favore, cosa che viene a realizzare in pieno la ragione per cui il diritto di ricerca era stato ad esse assegnato.

Per quanto riguarda i lavori di nuova costruzione e di ricostruzione e di potenziamento delle Ferrovie concesse all' industria privata, una rassegna analitica offre il quadro preciso dell'intensa attività che l'Amministrazione sta svolgendo e che conferma che la sua tendenza non è per l'abbandono del mezzo ferroviario; tanto che sta procedendo a parecchie nuove costruzioni ferroviarie.

1) *Ferrovia Trento-Malè* (Km. 56). — I lavori di costruzione della nuova linea a scartamento ridotto ed in sede propria per i quali è stato assentito un corrispettivo di lire 2 miliardi e 995 milioni sono stati iniziati ed effettuati per circa il venticinque per cento del totale;

2) *Tramvia Vicenza-Noventa* (Km. 32). — I lavori per la trasformazione in sede propria della tramvia sono stati iniziati ed importano una spesa di lire 807 milioni, di cui lire 600 milioni a carico dello Stato e lire 207 milioni a carico dell'Amministrazione provinciale di Vicenza e della Società concessionaria.

3) *Ferrovia Centrale Umbra* (Km. 108). — I lavori di ricostruzione di detta ferrovia gravemente danneggiata dagli eventi bellici sono ultimati per quanto riguarda la sede stradale ed i fabbricati.

Sono in corso i lavori per la sostituzione del sistema di elettrificazione preesistente, momonofase a 11 Kw ed a frequenza ferroviaria, con il sistema a corrente continua a 3000 Wolt. Tali lavori, ai sensi della legge 410 sulla ricostruzione di servizi pubblici di trasporto, sono a totale carico dello Stato ed importano la spesa di ottocento milioni.

È previsto il termine per la ultimazione dei lavori al 31 dicembre 1955.

4) *Ferrovia Umbertide-San Sepolcro* (chilometri 40). — Per detta ferrovia sono pressochè ultimati i lavori del primo e secondo gruppo (sede stradale, fabbricati, armamento ed impianti fissi) per un importo di lire 1 miliardo e 599 milioni, salvo aggiornamento della spesa delle opere del secondo gruppo, importo a totale carico dello Stato.

Il progetto per l'elettrificazione a corrente continua a 3.000 Wolt, con lo stesso sistema, cioè, in corso di esecuzione per la Centrale Umbra, trovasi in corso di esame, che sarà il più possibile accelerato.

5) *Ferrovia Sangritana* (Km. 160). — È stata pressochè ultimata la ricostruzione con trasformazione dello scartamento da ridotto a normale dei tronchi: San Vito Marina-Crocetta-Ortona Città e Crocetta-Archi-Atessa per un importo a totale carico dello Stato di lire 3 miliardi.

Sono in corso di avanzata ricostruzione, sempre a scartamento normale, le opere del primo gruppo (sede stradale e fabbricati), del tronco Archi-Casteldisangro per un importo di lire 962 milioni sempre a totale carico dello Stato.

Per le opere del secondo gruppo (armamento ed impianti fissi) e per l'elettrificazione, la Commissione interministeriale che, in via provvisoria, ha per esse prevista la spesa di 1 miliardo e 438 milioni di lire, dovrà quanto prima pronunciarsi sul concorso statale definitivo.

6) *Ferrovia Circumflegrea* (Km. 27). — I lavori di costruzione del primo gruppo di opere, per i quali è stato assentito il corrispettivo di lire un miliardo e trecento milioni, sono stati eseguiti per circa il sessantacinque per cento del totale. È previsto per l'ultimazione il termine del 22 marzo 1955.

Per quanto concerne il secondo gruppo di opere (armamento ed impianti fissi) nonchè l'elettrificazione, la Società non ha potuto an-

cora presentare i relativi progetti in attesa che venisse stabilito, a seguito del parere della Commissione di cui alla legge 1221, il sistema di elettrificazione della Ferrovia Cumana in sede di ammodernamento, dovendo le due linee essere elettrificate con lo stesso sistema. Essendosi prescelto per l'ammodernamento della Cumana il sistema di elettrificazione a corrente continua a 3.000 Wolt, la Società concessionaria potrà ora presentare il progetto per il secondo gruppo di opere e per la elettrificazione della Circumflegrea, progetto alla cui istruttoria si procederà il più rapidamente possibile. È da rilevare peraltro che per lo stanziamento delle spese per il secondo gruppo di opere e per la elettrificazione occorre apposito provvedimento di legge.

7) *Ferrovia Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife* (Km. 41). — La convenzione per la ricostruzione a scartamento normale ed a trazione elettrica a 3.000 Wolt del tronco suddetto e per la riassunzione da parte della concessionaria dell'esercizio del tronco Napoli-Santa Maria, attualmente in gestione commissariale, è in corso di firma, dopo aver superato difficoltà sorte in seguito alle scadute agevolazioni tributarie di cui all'articolo 9 della legge 14 giugno 1949, n. 410. È imminente quindi l'inizio dell'esecuzione dei progettati lavori.

8) *Raddoppio Barra-Torre Annunziata della Ferrovia Circumvesuviana.* — Per la costruzione del tronco Barra-Torre del Greco di detto raddoppio, per cui fu assentito il corrispettivo dello Stato di lire 630 milioni, è in corso l'esame della richiesta sociale per l'aggiornamento del contributo stesso. Per detto aggiornamento, che importerà un maggior onere di 178 milioni, occorrerà apposito provvedimento di legge.

9) *Ferrovia Bari-Barletta* (Km. 71). — Può considerarsi ultimata per il tronco Barletta-Andria-Bitonto, di Km. 51 circa, per quanto riguarda le opere del primo e secondo gruppo (sede stradale, fabbricati, armamento ed impianti fissi). Per il restante tronco Bitonto-Bari con diramazione per Santo Spirito, della lunghezza complessiva di Km. 20 circa, è stata stipulata la convenzione di concessione delle opere del primo e secondo gruppo ed è prossimo l'inizio dei lavori. La spesa complessiva per le opere del primo e secondo gruppo dell'intera ferrovia ascende a lire 3 miliardi circa, salvo l'aggiornamento dei prezzi relativi ai lavori dell'ultimo tronco.

Resta da stipulare con la Società concessionaria la convenzione per la elettrificazione in merito alla quale la Società stessa non ha tuttora presentato il relativo progetto.

10) *Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore* (Km. 27). — Sono pressochè ultimate (93 per cento del totale) le opere del primo gruppo (sede stradale e fabbricati) il cui corrispettivo di concessione è di circa lire 2 miliardi.

È stata anche stipulata con la Società Mediterranea, concessionaria, la convenzione relativa alle opere del secondo gruppo (armamento ed impianti fissi) per il corrispettivo di lire 529 milioni circa, salvo aggiornamento dei prezzi. La società ha già approvvigionato, dando inizio ai lavori, buona parte delle occorrenti traverse e provveduto all'ammannimento del pietrame. Provvederà subito ad ordinare il materiale metallico per ultimare i lavori nel termine assegnato del 7 gennaio 1956.

11) *Ferrovia Alcantara-Randazzo* (Km. 39). — Sono prossimi all'ultimazione (80 per cento del totale) i lavori relativi alle opere del primo gruppo (sede stradale e fabbricati) il cui corrispettivo di concessione, a favore della Ditta Parisi, è di lire 611 milioni circa.

Il termine fissato per il compimento dei lavori è il 31 dicembre 1954.

Per quanto riguarda le opere del secondo gruppo (armamento ed impianti fissi) è in corso di esame il progetto relativo.

12) *Ferrovia Metropolitana di Roma.* — Il primo tronco della Ferrovia Metropolitana di Roma Stazione Termini - E.U.R. è completo per quanto riguarda la sede, i fabbricati (eccetto qualche finimento) e la linea aerea.

È in corso il montaggio del sistema di blocco e segnalamento e del macchinario di alcune sottostazioni elettriche.

Sono state già consegnate sei delle diciotto elettromotrici ordinate.

È stato approvato il provvedimento di legge con il quale viene assentito a favore della S.T.E.F.E.R. l'esercizio. Si prevede che l'esercizio potrà essere iniziato fra alcuni mesi.

13) *Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo.* — I fondi necessari per il finanziamento dei lavori relativi al raddoppio del binario fra Roma Piazzale Flaminio e Bivio « La Celsa » e diramazione a doppio binario bivio « La Celsa » - Cimitero di Roma, sono stati stanziati con vari provvedimenti legislativi per un importo di lire 2.793.000.

I suddetti lavori sono in avanzato corso di esecuzione.

Inoltre è in corso di costruzione la stazione sotterranea di Piazzale Euclide, opera molto importante e per la cui esecuzione è prevista la spesa di lire 500.000.000 circa.

In questo quadro relativo alle ferrovie in concessione si inseriscono i problemi sollevati dal senatore Menghi per le comunicazioni suburbane di Roma. Debbo dirgli che il problema è così complesso e di tale portata finanziaria, che non può essere risolto con le disponibilità ordinarie di bilancio. Sarà necessaria una legge speciale e il Ministero sta in questo momento esaminando i risultati pregevoli dei lavori della Commissione Neri, che ha predisposto un vasto studio sul problema delle comunicazioni suburbane della città di Roma.

Consenta il Senato che avviandomi verso la fine dia qualche notizia sullo stato delle gestioni governative, soprattutto in rapporto alla navigazione interna. La favorevole eco che ha avuto alla Camera il programma del Governo, diretto a valorizzare e a sviluppare nei limiti del possibile la navigazione stessa, mi consiglia di offrire anche al riguardo qualche elemento a questa Assemblea.

Due sono, in questo settore, le esigenze alle quali occorre in via più immediata provvedere: quella di procedere a nuove costruzioni di natanti e quella di realizzare impianti lungo gli approdi. Per quanto concerne questo secondo punto, devo anche in questa sede rendere omaggio all'Amministrazione dei lavori pubblici per la grande comprensione con cui ha seguìto e segue il problema, studiando tutti i mezzi per avviarlo ad una rapida e, nei limiti del possibile, completa soluzione.

Per quanto riguarda la costruzione di nuovi natanti e l'installazione di apparati motori a bordo, debbo segnalare che l'Amministrazione del Tesoro ha consentito alla erogazione di contributi sui mutui relativi da distribuirsi in un numero piuttosto ampio di esercizi finanziari.

Perfezionandosi in sede legislativa questa intesa ed addivenendosi altresì alla concessione delle vigenti agevolazioni fiscali, concesse a settori similari, si sarà concretamente avviata una provvida iniziativa destinata a migliorare il traffico non trascurabile che si svolge sulle vie di acque interne e a dare impulso a questo settore dei trasporti, suscettibile di tanti utili impieghi.

Mi è gradito, a completamento di questi rilievi, dare conto dell'andamento delle gestioni governative relative alla navigazione sui tre maggiori laghi.

Tale esercizio è in via di netto miglioramento sia sul piano tecnico che su quello economico. Sul piano tecnico, mentre il rinnovamento delle flotte dei laghi Maggiore e di Garda può considerarsi ultimato, occorrendo per il suo completamento solo l'immissione in servizio di qualche altra unità, la flotta del lago di Como, in breve volgere di tempo, è stata potenziata con cinque motoscafi tipo A.C.N.I.L., tre motonavi da centottanta posti e cinque motonavi da duecentocinquanta posti.

È inoltre in corso la costruzione presso i cantieri Breda di Porto Marghera di una nave traghetto destinata al servizio del centro lago. Detta nave sarà tra breve trasportata, suddivisa in due metà, da Porto Marghera a Como, dove sarà ultimato l'allestimento.

Sono inoltre in corso di progettazione due motonavi di grande portata.

Il miglioramento economico è dovuto alla oculatezza con la quale la gestione ha condotto gli esercizi e soprattutto all'incremento del traffico, in particolare di quello turistico, determinato dal miglioramento dei servizi per l'entrata in navigazione delle nuove navi, di qualità nautiche e di conforto di gran lunga superiori a quelle delle navi già esistenti.

In particolare l'esercizio della navigazione del lago Maggiore è passato da un *deficit* di lire 63.877.690 nel 1948 ad un attivo di lire 28.310.307 nel 1953. In complesso, quindi, il miglioramento verificatosi può valutarsi, nel

1953 rispetto al 1948 di lire 63.877.690 più 28.310.307 uguale lire 92.187.997. La spesa sostenuta per la sistemazione ed ammodernamento della flotta del lago Maggiore ammonta a lire 469.774.631. La quota annua di ammortamento di detta somma al tasso del cinque per cento per cinquant'anni, durata media che può ancora attribuirsi alle navi in servizio sul lago, è di lire 25.732.375 che è coperta non solo largamente dalla cifra del miglioramento, ma anche dalla quota di utili realizzata; ciò indipendentemente dalla considerazione che la somma suddetta dovrebbe considerarsi erogata a fondo perduto, essendo stata prelevata dai fondi stanziati con la legge 410 per la ricostruzione dei servizi pubblici di trasporto danneggiati dalla guerra e corrispondere ai danni verificatisi per fatti bellici alla flotta del lago. Se la navigazione fosse stata ancora gestita dall'industria privata, detta somma sarebbe stata infatti concessa alla Società esercente a fondo perduto.

Per la navigazione del lago di Garda, per quanto l'andamento economico dell'esercizio sia sensibilmente migliorato, non è stato ancora possibile raggiungere il pareggio. Comunque, il *deficit* di esercizio da lire 86.586.000 nel 1953 a lire 52.300.000.

La spesa sostenuta per la navigazione del lago di Garda ammonta a lire 148.854.979 la cui quota di ammortamento per cinquant'anni, al tasso del cinque per cento, risulta di lire 8.153.680. Detta quota è largamente coperta dalla riduzione verificatasi sul *deficit* di esercizio. Vale infine anche per il lago di Garda la considerazione fatta per il lago Maggiore circa l'impegno a fondo perduto della somma suddetta.

Per il lago di Como già nel breve periodo di gestione governativa, che ha avuto inizio nel luglio 1951, si è verificato un miglioramento dell'andamento economico, dato che il *deficit* di esercizio da lire 120.639.812 del 1951 si è ridotto nel 1953 a lire 75.292.205, con una differenza in meno di lire 54.347.707. Poichè è ancora in corso il potenziamento della flotta di detto lago, non può prevedersi esattamente la spesa che in definitiva sarà per tale scopo sostenuta. Comunque, è da rilevare che già la riduzione del *deficit* di esercizio finora verificatasi è sufficiente a coprire la quota di ammortamento delle spese che complessivamente si dovranno sostenere per la sistemazione della flotta e degli impianti. Inoltre è da considerare che tutti e tre gli esercizi sono in continuo miglioramento economico e quindi nei prossimi anni sono da prevedersi risultati ancora migliori.

Da quanto esposto si può rilevare come debbano studiarsi i modi per realizzare un'organica sistemazione della navigazione lacuale, con esercizio diretto statale, dalla quale sarebbe agevolata la formulazione di programmi a lungo respiro, sia nella predisposizione dei mezzi nautici, sia nella gestione dei servizi.

Prosegue inoltre da parte dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione la gestione diretta, a mezzo dei Commissari governativi, delle ferrovie Napoli-Piedimonte d'Alife, Genova-Casella, ex Padane e Circumetnea, la prima per conto e a rischio della Società concessionaria, le altre, per le quali è intervenuta la decadenza della concessione, per diretto conto dello Stato.

La gestione della ferrovia Monza-Molteno è invece passata dal 1° gennaio del corrente anno alle Ferrovie dello Stato.

Nell'anno 1953 si sono verificati sensibili maggiori oneri specialmente per miglioramenti economici al dipendente personale e per l'aumento di contributi previdenziali. Ciò nonostante i risultati economici complessivi per l'anno 1953 hanno segnato un notevole miglioramento per la ferrovia Monza-Molteno e per le ferrovie ex Padane.

Un sensibile aumento dei disavanzi si è invece verificato per le altre tre ferrovie, oltre che in seguito ai cennati maggiori oneri per il personale, prevalentemente per notevoli lavori di straordinaria manutenzione degli impianti fissi e del materiale rotabile, resisi necessari per la sicurezza dell'esercizio.

Complessivamente l'onere dello Stato per l'esercizio dei servizi di trasporto in gestione governativa è aumentato nel 1953 rispetto al 1952 circa del quindici per cento, poichè l'importo totale dei disavanzi incontrati, è salito da lire 420 milioni circa a lire 483 milioni.

Sono in corso trattative per la riconcessione all'industria privata della ferrovia Genova-Casella e delle ferrovie Padane. Per la Piedi-

monte d'Alife, come già detto, la riassunzione dell'esercizio da parte della concessionaria è subordinata alla stipula della convenzione.

In questo quadro di programmi, in corso di realizzazione, non può trascurarsi di segnalare, anche a questa Assemblea, l'operosa e fruttuosa attività della Commissione incaricata dell'ammodernamento dei servizi pubblici di trasporto in regime di concessione, presieduta dal Sottosegretario di Stato onorevole Mannironi.

Dopo aver definito il problema delle ferrovie della Sardegna e quello delle ferrovie delle Dolomiti, si sta attivamente esaminando con particolare cura la situazione di altre ferrovie concesse ed è sperabile che il programma consentito dall'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, potrà essere presto definito nell'impostazione e completarsi sollecitamente anche nell'esecuzione.

In proposito, relativamente al problema sollevato dal senatore Ferrari, devo dire che le aspirazioni e, più che le aspirazioni, le esigenze delle popolazioni salentine ed i dati di traffico saranno doverosamente tenuti presenti e se il grande traffico di prodotti al quale accennava il senatore Ferrari, si va intensificando a seguito della bonifica in corso, esso costituisce evidentemente un elemento che non può essere trascurato dalla Commissione.

Onorevoli senatori, l'esposizione delle attività e della situazione dell'Amministrazione dei trasporti, che avete voluto onorare della vostra attenzione, pone in rilievo, come dianzi accennavo, le linee di un miglioramento felicemente e decisamente iniziato, anche se ancora lontano dagli obiettivi che scaturiscono dalle stesse esigenze della vita economica del Paese.

I risultati conseguiti non vanno però intesi come fine a sè stessi, ma come premessa indispensabile per avviare quei miglioramenti dei servizi — e mi riferisco particolarmente al settore ferroviario — e quel potenziamento della intera rete, che appaiono necessari non solo perchè lo sviluppo economico, al quale assistiamo, non manchi nel settore dei trasporti di strumenti sempre più efficienti e sempre meglio adeguati alle sue nuove e crescenti necessità, ma anche perchè solo attraverso una maggiore rispondenza delle prestazioni alle richieste ed alle sollecitazioni del pubblico utente sarà possibile fronteggiare la concorrenza, alla quale in tal modo si restituisce la sua naturale ed essenziale funzione di impulso delle attività umane e di ricerca dei minori costi nell'interesse comune.

A questo riguardo mi è gradito aggiungere che l'Amministrazione dei Trasporti, mentre applica tutte le sue energie alla soluzione dei problemi attuali, nei limiti consentiti dalla disponibilità delle risorse, non trascura di considerare con la massima attenzione le necessità dell'avvenire, che già si profilano all'orizzonte. È infatti allo studio il programma di attuazione di un piano vasto ed organico per la meccanizzazione di tutti gli impianti che interessano la manovra ed il segnalamento e quindi la sicurezza dell'esercizio; piano che, una volta realizzato, consentirà una maggiore velocità dei convogli e uno snellimento della circolazione che si risolveranno con ciò stesso in un aumento del potenziale della rete ferroviaria.

Un altro settore, che certamente viene seguìto dall'interesse del Senato come del Paese, il Ministero dei trasporti sta esaminando, di concerto col Ministero dei lavori pubblici. È stata in questi giorni costituita ed insediata una Commissione interministeriale per la predisposizione di un piano per la eliminazione dei passaggi a livello, con una attenta graduatoria di precedenze. Certamente detto piano non potrà che essere attuato nel corso di vari esercizi, perchè le somme necessarie sono considerevoli, ma il problema si è voluto mettere a punto, perchè la sua soluzione andrebbe incontro ad una esigenza vivamente sentita da tutte le popolazioni. (*Approvazioni*).

La mèta alla quale tendiamo, e che impegna tutti i nostri sforzi, postula una graduazione dei problemi da affrontare ed una gradualità di realizzazione, che possono anche suscitare delle comprensibili impazienze. Nessun dubbio però che vi sono tutte le condizioni per conseguirla: tra le quali, accanto all'alto livello del personale chiamato ad operare in questo ramo della Pubblica Amministrazione, che per capacità professionale e per nobilissima tradizione di lavoro e di spirito di sacrificio dà tutte le garanzie di poter rispondere nel futuro, come fino ad oggi ha risposto, alle

aspettative del Paese, sta in primissimo piano l'interesse stesso che il Parlamento costantemente dimostra al vitale settore dei trasporti. (*Vivi, prolungati applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

Il primo è quello del senatore Porcellini, relativo alle tariffe ferroviarie. Il senatore Porcellini non è presente.

CAPPELLINI. Signor Presidente, faccio miei ambedue gli ordini del giorno del senatore Porcellini.

CORBELLINI. Non è possibile accettare l'ordine del giorno che richiede di restituire al Parlamento la facoltà di decidere in materia di aumenti delle tariffe.

La legge ha sancito il principio che la determinazione delle tariffe ferroviarie (delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie concesse) è un atto di carattere amministrativo; esso quindi rientra nella competenza del Potere esecutivo. Ciò è in completa aderenza a quanto vige per la determinazione dei prezzi o delle tariffe di altre attività industriali dello Stato o da questo controllate (pedaggi autostradali, tariffe dei servizi automobilistici in regime di concessione, tariffe telefoniche e telegrafiche nazionali, noli di trasporti marittimi dei servizi nazionali su linee sovvenzionate; Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia, linee postali delle isole nazionali, servizi lacuali, ecc.). La Commissione ritiene quindi che la vigente procedura e competenza per le determinazioni delle variazioni di tariffa delle Ferrovie dello Stato che non sono più in regime di monopolio (per la vivace concorrenza autostradale ed ora anche aerea) debba rimanere inalterata; semmai maggiormente snellita invece che vincolarla ancora. La Commissione è quindi contraria alla accettazione dell'ordine del giorno.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non accetta l'ordine del giorno, ribadendo quello che ho già detto in rapporto all'aumento delle tariffe.

PRESIDENTE. Senatore Cappellini, insiste nel mantenere il primo ordine del giorno del senatore Porcellini?

CAPPELLINI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Porcellini relativo alle assicurazioni sociali per gli assuntori, fatto proprio dal senatore Cappellini.

CORBELLINI. La Commissione accetta come raccomandazione il secondo ordine del giorno del senatore Porcellini.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno, perchè ho già mandato al Tesoro lo schema del relativo disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti questo secondo ordine del giorno del senatore Porcellini, fatto proprio dal senatore Cappellini ed accettato dalla Commissione e dal Governo. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato impegna il Ministro dei trasporti ed il Governo a promuovere con urgenza i provvedimenti necessari perchè vengano estese agli assuntori delle Ferrovie dello Stato le assicurazioni di legge previste per tutti i lavoratori ».

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue l'ordine del giorno del senatore Barbaro relativo al potenziamento della linea Reggio-Bari-Bologna e dei collegamenti in generale del Sud con il Nord d'Italia.

CORBELLINI. Dopo le dichiarazioni del Ministro penso che questo ordine del giorno si possa accogliere come raccomandazione. Il potenziamento della linea jonica da Reggio Calabria a Taranto e Bari, via Catanzaro, può difatti ottenersi anche senza provvedere alla elettrificazione della linea, ma con il solo aumento di potenza delle locomotive sostituendo

quelle vecchissime attuali a vapore con altre moderne di nuova costruzione; dopo naturalmente aver provveduto alla sistemazione dell'armamento della strada e al rafforzamento, già in corso di attuazione, dei ponti metallici.

Il Ministro ha già dichiarato che sarà posto mano al potenziamento della linea in questione: mi risulta che sono in avanzato stadio gli studi e gli esperimenti di nuove locomotive *Diesel*-elettriche che saranno destinate a tale linea.

L'accettazione della raccomandazione quindi può servire a precisare che il Governo seguirà il programma già iniziato fino a completarlo.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno del senatore Barbaro.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, insiste nel suo ordine del giorno?

BARBARO. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro e dell'onorevole Presidente della Commissione.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno presentato dal senatore Barbaro unitamente ai senatori Mastrosimone, Bosia, Boccassi, Cornaggia Medici, Caldera e Perrier, relativo alla concessione permanente alle medaglie d'oro della carta di libera circolazione sulle Ferrovie dello Stato.

CORBELLINI. In merito a quest'ordine del giorno posso informare il Senato che nell'ultima riunione della Commissione permanente in sede deliberante è già stato approvato un articolo della apposita legge in corso d'esame che soddisfa completamente la sua richiesta. Il senatore Barbaro lo sa perchè è membro della nostra Commissione ed era presente alla votazione: quindi egli può ritenersi soddisfatto.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, insiste nel suo ordine del giorno?

BARBARO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Tartufoli in merito all'elettrificazione della Ancona-Pescara.

CORBELLINI. La Commissione accetta l'ordine del giorno.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'ordine del giorno, così formulato:

« Il Senato, considerata la insostenibile situazione in cui verrebbe a trovarsi la linea ferroviaria dell'Adriatico da Ancona a Pescara, il giorno in cui, elettrificato il tratto da Foggia a Pescara stessa, restasse, col vecchio armamento a trazione con carbone, il percorso appunto sopra cennato;

invita il Ministro dei trasporti a dare la necessaria precedenza alla continuazione della elettrificazione da Ancona a Pescara, non appena si rendano disponibili fondi da destinare a tali trasformazioni. Le esigenze di un traffico in costante aumento, la razionalità dell'opera di cui trattasi, l'assurdo di ogni soluzione diversa debbono porre l'Amministrazione delle ferrovie nelle condizioni di sentire fortemente questo problema per dare ad esso la più rapida delle soluzioni ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue un altro ordine del giorno del senatore Tartufoli in materia di riconoscimento e funzionalità delle « autoscuole-guida ».

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Tartufoli, insiste nel suo ordine del giorno?

TARTUFOLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue un terzo ordine del giorno presentato dal senatore Tartufoli insieme con il senatore Cadorna, relativo ai trasporti ferroviari per le masse operaie.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Il Governo si associa al parere della Commissione.

TARTUFOLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Ferrari, relativo all'ammodernamento delle Ferrovie del Sud-Est.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione e pregherò la Commissione di tener conto degli elementi su cui il senatore Ferrari ha richiamato l'attenzione del Governo.

PRESIDENTE. Senatore Ferrari, insiste nel suo ordine del giorno?

FERRARI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Flecchia, Russo Salvatore e Spagna, relativo all'estensione delle assicurazioni di legge agli assuntori.

CORBELLINI. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Il Governo si associa al parere della Commissione.

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

FLECCHIA. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Gramegna, relativo all'esercizio del tratto Ruvo-Terlizzi.

CORBELLINI. La Commissione l'accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Anche il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

GRAMEGNA, Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAMEGNA, Onorevole Ministro, noi chiediamo semplicemente che l'esercizio del trasformato servizio sia esteso al tratto comprendente i comuni di Ruvo e Terlizzi.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Il Ministero si è già occupato della questione, ma vi sono ancora alcune difficoltà tecniche che non mi mettono in condizioni di poter accettare l'ordine del giorno, difficoltà che il Ministero spera di superare. Per il momento accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Gramegna, insiste nell'ordine del giorno?

GRAMEGNA. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Iorio per l'elettrificazione della linea Foligno-Terontola.

CORBELLINI. L'elettrificazione del tronco Foligno-Terontola potrà venire presa in esame quando tale ammodernamento consentirà di diminuire le spese di esercizio.

Quindi l'ordine del giorno del senatore Iorio può rappresentare una raccomandazione per gli studi futuri da svolgersi in tale senso. La linea Terontola-Foligno è una trasversale che congiunge la Milano-Roma con la Orte-Ancona, entrambe da tempo elettrificate: essa richiede attualmente dei mezzi di esercizio diversi da quelli delle due linee principali citate. La unificazione del sistema di trazione costituisce sempre una semplificazione e migliore utilizzazione del materiale e del personale: non è male che ciò sia fatto presente al Senato per eventuali futuri sviluppi dei programmi di elettrificazione. In Svizzera anche le ultime linee secondarie di diramazione delle Ferrovie dello Stato furono successivamente elettrificate: a esempio cito la Bellinzona-Locarno, che per lunghi anni rimase con trazione a vapore. Dopo la elettrificazione completa della linea del Gottardo, successivamente fu anch'essa elettrificata a scopo di unificazione tecnica dell'esercizio e quindi di economia. Da noi, nelle Ferrovie dello Stato furono elettri-

ficate le diramazioni secondarie da Campiglia a Piombino, da Ponte Galeria a Fiumicino, da Campoleone a Nettuno, e potrei citare molte altre.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Mi associo alle parole del Presidente della Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Iorio, mantiene il suo ordine del giorno?

IORIO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Cerabona, relativo alla costruzione del tronco Laurenzane-Senise ed alla elettrificazione della Battipaglia-Taranto.

CORBELLINI. La Battipaglia-Taranto potrà venire elettrificata in un secondo momento; intanto si studierà l'opportunità di sostituire le locomotive a vapore con locomotive *Diesel* elettriche, come ho già accennato per il caso della linea Jonica. Tale sostituzione, motorizzando completamente la linea, eliminerà i gravi incovenienti denunciati per la respirabilità nelle gallerie con la trazione a vapore, e migliorerà i servizi per la maggiore potenza di cui saranno dotate le locomotive *Diesel* elettriche, la maggior velocità e la migliore composizione dei treni. In questo senso si può esprimere una raccomandazione al Ministro perchè i necessari provvedimenti siano attuati nel tempo più rapido possibile.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Cerabona, mantiene il suo ordine del giorno?

CERABONA. Il senatore Corbellini ha detto che si studierà l'opportunità. Desidererei che questi studi non fossero troppo lunghi o, per dir meglio, eterni. Comunque, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Grammatico e Nasi, concernente la stazione ferroviaria di Paceco e la fermata dei treni a Xitta.

CORBELLINI. Qui occorre effettuare uno studio di economia del traffico che giustifichi il provvedimento di esecuzione del lavoro, dato che si richiede lo spostamento di una stazione ferroviaria. Ho ragione di ritenere che, trattandosi di opere molto costose, non vi sia per ora la convenienza di attuarle. In ogni modo il Ministro, che conosce bene e personalmente il problema locale, può esprimere direttamente il proprio parere al riguardo.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Tale spostamento comporta una spesa che si dice di mezzo miliardo. Il problema sarà esaminato, ma, se la spesa effettivamente è quella che ho detto, debbo dichiarare con chiarezza che non c'è rapporto tra l'entità della somma da investire e l'utilità che potrebbe trarne il comune di Paceco, la cui cittadina, che io conosco e della quale il senatore Grammatico, che ne è sindaco, si occupa con tanta passione, gravita essenzialmente su Trapani, e certamente non usufruirebbe della ferrovia, anche se essa fosse avvicinata, dato che Trapani è a sette chilometri da essa.

Del resto, avevo già predisposto l'esame della questione, a seguito di una sua interrogazione presentata nei giorni scorsi.

PRESIDENTE. Senatore Grammatico, mantiene il suo ordine del giorno?

GRAMMATICO. Prendo atto delle assicurazioni date dall'onorevole Ministro e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Mastrosimone, per una maggiore efficienza dei servizi auto-ferroviari in Lucania.

Il senatore Mastrosimone non è presente.

CONDORELLI. Lo faccio mio.

CORBELLINI. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Anche il Governo.

PRESIDENTE. Senatore Condorelli, insiste nell'ordine del giorno?

CONDORELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Gervasi, relativo al passaggio a livello esistente nella città di Arezzo.

CORBELLINI. L'ordine del giorno Gervasi riguarda la politica generale da seguire per la rapida soppressione dei passaggi a livello. Dopo quanto detto dall'onorevole Ministro nelle sue dichiarazioni, la Commissione lo accetta come raccomandazione. Nel caso particolare dei passaggi a livello tra strade nazionali e Ferrovie dello Stato, si deve rilevare che per entrambe le opere si tratta di attuare un miglioramento notevole dell'esercizio sia stradale che ferroviario con costruzioni patrimoniali che rimarranno sempre di proprietà dello Stato (così come lo sono nel loro complesso tanto le strade ordinarie come le strade ferrate) onde un accordo tra l'Azienda autonoma delle strade e quella delle Ferrovie dello Stato potrà stabilire quale sarà la ripartizione dell'onere necessario, che, in definitiva e nel suo complesso, dovrà fare sempre carico allo Stato. Su questa direttiva occorre che il Ministro, d'accordo con il suo collega dei Lavori pubblici, e con quello del Tesoro, metta le basi della futura soppressione dei passaggi a livello. Il programma di sistemazione stradale del ministro Romita dovrà prevedere anche questa sistemazione. Invece, nei casi che interessano strade provinciali e comunali, la spesa della soppressione del passaggio a livello con la sostituzione di un cavalcavia o sottovia dovrà essere sostenuta dalle Ferrovie dello Stato soltanto per la quota parte relativa alle capitalizzazioni delle economie di esercizio, e alla maggiore sicurezza che derivano alla circolazione dei treni in conseguenza della riduzione del personale di guardia e della eliminazione dei dispositivi di segnalazione e di controllo.

La Commissione accetta l'ordine del giorno estendendone il significato ai casi generali come viva raccomandazione al Ministro dei trasporti, a quello dei lavori pubblici e a quello del tesoro.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Ci sono trattative in corso con il Comune per risolvere la questione. Accetto, pertanto, l'ordine del giorno come raccomandazione, nella speranza che si possa realizzare qualche cosa di concreto.

PRESIDENTE. Senatore Gervasi, mantiene il suo ordine del giorno?

GERVASI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Seguono ora tre ordini del giorno del senatore Busoni. Il primo relativo ai compiti del Ministro dei trasporti ed alla costituzione del Consiglio superiore dei trasporti; il secondo, che reca anche la firma del senatore Mariotti, per il ripristino della Firenze-Faenza; il terzo relativo alla ricostruzione della Arezzo-Fossato. Il senatore Busoni non è presente.

IORIO. Li faccio miei.

CORBELLINI. La Commissione accetta il primo ordine del giorno come raccomandazione, dato che le dichiarazioni fatte dal Ministro danno affidamento sulla prossima nuova presentazione di un disegno di legge governativo per la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti da molti anni richiesto.

La necessità del Consiglio superiore dei trasporti fu rilevata da tempo. Essa formò oggetto di un apposito provvedimento legislativo da parte del Governo De Gasperi, provvedimento che, dopo la sua presentazione al Parlamento, fu successivamente ritirato per apportarvi dei miglioramenti. Si attende dunque il nuovo schema di provvedimento che ci auguriamo venga presentato al nostro esame al più presto, e che sia veramente efficace e sollecito. Mi permetto di insistere personalmente verso il Ministro che conosce perfettamente tutta la lunga storia del vecchio disegno di legge che il Governo passato non volle più sostenere.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

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

IORIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno Busoni-Mariotti.

CORBELLINI. C'è un problema economico ed uno tecnico, nella ricostruzione del tronco ferroviario Firenze-Faenza. Il Ministro ha dichiarato che si faranno degli studi complementari per la risoluzione dell'annoso dilemma di scelta tra la tesi favorevole e quella contraria. La Commissione accetta l'ordine del giorno Busoni come raccomandazione di provvedere sollecitamente con adeguata sistemazione. Il tratto della linea Borgo San Lorenzo-Marradi della Faentina è ancora distrutto: si pone dunque la scelta: o di sostituirlo con un adeguato servizio autostradale nazionale (la ferrovia distrutta era ed è una strada ferrata nazionale) ed in questo caso occorre costruire la strada in sostituzione di quelle esistenti comunali e provinciali che collegano i paesi già in precedenza serviti dalla ferrovia e che ora non hanno più la precedente comunicazione ferroviaria di Stato. Oppure, se ciò non si ritiene opportuno od economicamente conveniente, occorre che lo Stato ripristini quel servizio ferroviario di carattere nazionale che aveva già concesso alle popolazioni interessate e che la guerra ha distrutto.

Non sembra che sia sana politica generale quella di togliere ad una vasta zona di povera economia e priva di strade nazionali adeguate, un servizio pubblico come quello ferroviario, soltanto perchè esso fu distrutto dalla guerra e non conviene economicamente ricostruirlo. Se ciò in effetto si verifica, occorre sostituire la ferrovia con una strada nazionale, a carico dello Stato, e con servizi di autocorriere idonei e moderni. Soltanto così si riparano effettivamente i danni provocati dalla guerra con servizi migliori e non peggiori di quelli soppressi.

La raccomandazione al Ministro è quindi giustificata e condivisa dalla nostra Commissione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare che si farà la riattivazione del tronco Crispino-Marradi, per un importo di 700 milioni. Il resto verrà con i prossimi esercizi.

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

IORIO. Non insisto.

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

CORBELLINI. La Commissione ministeriale speciale per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione esaminerà il problema nell'ambito delle sue competenze e nello spirito delle dichiarazioni del Ministro. La Commissione accetta quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per la prima parte posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione di semplice studio, perchè comporta una spesa di 7 miliardi ed il Consiglio superiore si è già espresso perchè i lavori si svolgano in un secondo tempo.

PRESIDENTE. Senatore Iorio, lo mantiene?

IORIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Vaccaro, concernente le case per i ferrovieri.

CORBELLINI. Quest'ordine del giorno che tratta della politica da seguire per l'aumento delle case per i ferrovieri ha avuto già una risposta dal Ministro che è stato esplicito in proposito. Esso perciò è stato già soddisfatto.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Vaccaro, insiste nell'ordine del giorno?

VACCARO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cornaggia Medici, Tartufoli e

De Giovine, relativo alla ricostruzione del tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

CORBELLINI. La Commissione esprime il parere che la sistemazione razionale della ferrovia in questione possa venire studiata dalla Commissione ministeriale di ammodernamento delle ferrovie in concessione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare il senatore Cornaggia Medici che proprio ieri l'altro l'ultima difficoltà di carattere tributario è stata superata e che la convenzione è in corso di firma.

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

CORNAGGIA MEDICI. Ringrazio l'onorevole Ministro che al dimandar precorre e non insisto sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Angrisani, per una riduzione tariffaria nei trasporti delle ceste.

CORBELLINI. Rilevo che questo problema entra nell'ambito della Commissione di studio delle tariffe di favore per particolari trasporti. Le tradotte di carri vuoti verso il sud hanno esigenze di velocità e di composizione che non possono permettere soste di raccolta di merce povera o di collettame diretti al sud. Le possibilità di utilizzazione dei carri vuoti come viene richiesto può essere esaminata benevolmente dagli appositi uffici di ripartizione dei veicoli, siano essi compartimentali che centrali. Se lo studio non è stato ancora fatto, non sembra che possano esservi difficoltà per compierlo. In tal senso soltanto si può prendere in considerazione l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non posso accettare l'ordine del giorno del senatore Angrisani altro che come raccomandazione di studio. Infatti, pur rendendomi conto dell'importanza del problema, debbo precisare che non solo è stata già accettata la riduzione del 17 per cento, ma che si tratta altresì di merci che sono trasportate sotto costo.

D'altra parte, i carri vuoti che devono servire per gli agrumi transitano a grande velocità e non possono fermarsi per questi carichi. Comunque esaminerò la questione.

ANGRISANI. Io ho chiesto la riduzione tariffaria solo nel caso che ci si possa servire dei carri vuoti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Esamineremo questa possibilità.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Angrisani, relativo al passaggio a livello esistente nella citta di Nocera Inferiore.

CORBELLINI. Questo ordine del giorno rientra nel problema generale della soppressione dei passaggi a livello, di cui l'onorevole Ministro si è già occupato e sul quale la Commissione ha espresso il proprio parere nell'esame ora fatto dell'ordine del giorno Gervasi.

ANGRISANI. A me pare che le idee in proposito siano piuttosto confuse. Infatti, non ho mai saputo che questi passaggi a livello debbano essere fatti a spese dei Comuni.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. La costruzione dei passaggi a livello è compito del proprietario della strada. Pertanto, se si tratta di passaggio a livello sulle strade dell'A.N.A.S. la questione sarà risolta nell'ambito della Commissione che sta studiando il problema. Se si tratta invece di passaggi a livello su strade comunali è il Comune che deve provvedere: le ferrovie possono eventualmente dare un contributo.

Nel caso in parola, si dovrebbero iniziare delle trattative, così come è stato fatto per Arezzo, tra il Comune e le Ferrovie, per vedere come la spesa deve essere ripartita.

PRESIDENTE. Senatore Angrisani, mantiene il suo ordine del giorno?

ANGRISANI. Lo trasformo in raccomandazione, in quanto spero che il Ministero darà il contributo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Artiaco, concernente la fermata dei rapidi in transito per Pozzuoli e dei diretti a Villa Literno.

CORBELLINI. La Commissione ravvisa in questo ordine del giorno del senatore Artiaco delle richieste e delle possibilità che in origine erano allo studio all'atto dell'apertura della direttissima Roma-Villa Literno-Napoli Piazza Garibaldi ma che poi, con la costruzione del raccordo Villa Literno-Aversa-Napoli centrale, non furono adeguatamente sviluppate, perchè il traffico Villa Literno-Pozzuoli-Mergellina-Napoli Piazza Garibaldi assume sempre più l'aspetto di un traffico metropolitano.

Certamente si può raccomandare allo studio dei dirigenti del Servizio movimento delle Ferrovie dello Stato il problema assai importante di soddisfare alle necessità dei traffici con Roma delle località comprese nella zona considerata. Occorre avere uno speciale riguardo ai centri industriali come Pozzuoli ed ai centri turistici dell'intera zona Flegrea che hanno un'importanza degna della massima considerazione. Sotto questo punto di vista, ritengo che l'ordine del giorno del senatore Artiaco si possa accogliere come raccomandazione di un miglioramento degli orari dei treni della intiera linea da Napoli Piazza Garibaldi a Villa Literno per Roma.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Il Governo si associa al parere della Commissione.

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

ARTIACO. Accetto che sia accolto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Artiaco, relativo all'ammodernamento della Cumana ed al completamento della Circumflegrea.

CORBELLINI. L'ammodernamento della ferrovia Cumana rientra nel campo degli studi in corso per l'applicazione della legge del 1952 sull'ammodernamento; quindi anche questa è una raccomandazione da sottoporre al Ministro e che la Commissione fa propria per trovare la soluzione migliore.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Posso comunicare che la Commissione si è già occupata del problema scegliendo il tipo di trazione e, a seguito della scelta già determinata, si sta predisponendo il progetto. Per la Circumflegrea è necessario richiedere i nuovi fondi quando saranno completati i lavori della prima fase.

PRESIDENTE. Senatore Artiaco, insiste?

ARTIACO. Trasformo l'ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Angelilli, relativo al potenziamento della Roma-Nord.

CORBELLINI. Nel primo ordine del giorno del senatore Angelilli, che stiamo esaminando, si parla del potenziamento della ferrovia Roma-Nord. Ricordo che già da tempo sono in corso i lavori di raddoppio del binario da Roma fino a Due Ponti, e che il potenziamento di questa linea è allo studio, alla più volte ricordata Commissione ministeriale per l'ammodernamento.

Riguardo alla possibilità di intensificare i servizi automobilistici integrativi di quelli ferroviari, faccio presente al Senato che le disposizioni relative rientrano nelle direttive di coordinamento strada-rotaia che ci ha esposto poco fa l'onorevole Ministro, che vuole disciplinare i rapporti reciproci dei due servizi per il migliore interesse delle località servite. Quindi, l'ordine del giorno Angelilli si presenta come una raccomandazione che la Commissione può senz'altro accettare.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti.* Il Governo è d'accordo con la Commissione nell'accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, è d'accordo?

ANGELILLI. Sono d'accordo. Le assicurazioni del Ministro mi dànno pieno affidamento che, sul piano dell'ammodernamento delle ferrovie in concessione, sarà tenuta in particolare evidenza la ferrovia Roma-Nord e sarà messa allo studio sul piano generale delle linee da elettrificare anche la ferrovia Orte-Civitavecchia.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Angelilli, in merito alla elettrificazione della Civitavecchia-Orte.

CORBELLINI. La ferrovia da Civitavecchia ad Orte, relativamente di costruzione recente, ha tuttavia una lunga storia che mi porta agli studi del professor Grismayer dell'Università di Roma, che fu mio maestro. Essa peraltro mantiene un carattere secondario che non mi sembra possa modificarsi. Nello studio generale delle elettrificazioni il problema posto nell'ordine del giorno potrebbe esser preso in considerazione sotto il punto di vista già ricordato dei vantaggi derivanti dalla unificazione dei servizi. Dovrei far presente però al senatore Angelilli che i treni merci pesanti che da Civitavecchia vanno a Terni non percorrono la linea diretta, ma passano per il centro di smistamento; essi non percorreranno mai, per ragioni tecniche oltre che economiche, la linea accidentata a carattere secondario che congiunge Civitavecchia a Orte.

Pur tuttavia l'esistenza di questa linea stabilisce la via ferroviaria più breve da Civitavecchia ad Orte e quindi a Terni. Onde le tariffe merci per queste ultime località sono commisurate alla via più breve anche se le merci stesse in effetto percorrano la via più lunga passante per Roma che peraltro risulta quella economicamente più conveniente. In definitiva le località da Orte verso Terni che ricevono merci da Civitavecchia non ne risentono danno economico anche se il percorso reale effettuato è più lungo di quello minimo stabilito per la determinazione della tariffa.

Il problema si presenta come esclusivamente locale, e la Commissione accetta come raccomandazione l'invito al Governo di porlo allo studio.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. È d'accordo, senatore Angelilli?

ANGELILLI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Angelini Cesare e Braccesi per la elettrificazione delle linee ferroviarie Pistoia-Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa e per il potenziamento della Lucca-Piana al Serchio.

CORBELLINI. Si può dire che il parere della Commissione è quello già espresso per l'elettrificazione della linea Terontola-Foligno. È anche questa una linea trasversale di carattere secondario inserita in un complesso di linee elettrificate. Potrà venire il momento in cui l'unificazione del servizio potrà portare delle economie che compenseranno la maggiore spesa della linea aerea da mettere sul posto; ma è un problema che dovrà presentarsi, con lo sviluppo organico delle elettrificazioni, che certo non finiranno dopo il programma enunciato dal Ministro. La Commissione accetta quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

Nel caso particolare i treni elettrici che partono da Firenze per Pisa o Viareggio, via Pistoia, debbono sostare in questa ultima stazione per cambiare la locomotiva. Ciò porta ad allungamenti degli orari e a maggiori spese di esercizio che qui non mi dilungo ad illustrare. Basterebbe pensare a quanto avverrebbe se i treni della linea Roma-Ancona dovessero cambiare locomotiva ad Orte.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Sono d'accordo nell'accettare l'ordine del giorno come raccomandazione. Intanto dovrei dirle, onorevole Angelini, che, prima ancora di accettarlo, indipendentemente dalla graduatoria delle precedenze, io, come Ministro dei trasporti e non personalmente, dovrei avere una disponibilità di cinque miliardi e mezzo: quanti cioè ne occorrono per l'elettrificazione della linea.

Per la seconda parte dell'ordine del giorno, vorrei precisare che l'invito al Governo a migliorare le comunicazioni su quella linea l'ho accettato come raccomandazione, per quanto il Governo sia convinto che la linea sia sensibilmente migliorata, soprattutto nei confronti del 1938. Infatti, mentre nel 1938 vi erano soltanto cinque coppie di treni, di cui una con automotrice, ora vi sono sette coppie di cui cinque con automotrice. Quindi un miglioramento sensibile la linea, nei confronti del 1938, l'ha già avuto. Però, nei limiti delle possibilità, accetto anche la seconda parte dell'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Angelini, lei insiste nel suo ordine del giorno?

ANGELINI CESARE. L'Amministrazione ferroviaria ha convenienza ad elettrificare i tronchi ferroviari di cui al mio ordine del giorno. Anzi se avesse fatto a suo tempo quello che doveva fare avrebbe già ammortizzato la spesa con le economie che sarebbero derivate dalla stessa elettrificazione.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo, Tirabassi, Leone, Cermignani, Cerulli Irelli, Caporali e Paolucci di Valmaggiore, relativo al potenziamento della Roma-Pescara, ed in specie all'elettrificazione del tratto Sulmona-Pescara.

CORBELLINI. Quanto è richiesto dall'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo è già compreso nei programmi dell'Amministrazione ferroviaria.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È nell'intendimento dell'Amministrazione di procedere a questi lavori.

PRESIDENTE. Senatore De Luca insiste nel suo ordine del giorno?

DE LUCA ANGELO. Vorrei che fosse usato lo stesso trattamento che è stato usato all'ordine del giorno Tartufoli.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È nell'intendimento e nell'interesse della Amministrazione di provvedere, ma naturalmente con quella gradualità che è necessaria.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Terragni e Amigoni per il rinnovamento della flotta del lago di Como.

CORBELLINI. Penso che l'onorevole Terragni dopo le dichiarazioni che ha fatto il Ministro sullo sviluppo della navigazione lacuale e sui suoi innegabili progressi tecnici ed economici possa essere soddisfatto dei buoni risultati che sono stati ottenuti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Amigoni, insiste nell'ordine del giorno?

AMIGONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Cappellini per la riattivazione del tratto Pergola-Fermignano.

CORBELLINI. La Commissione ha sentito già parlare molte altre volte del desiderio del senatore Cappellini. È certo che il problema della ricostruzione delle ferrovie distrutte rientra nelle direttive già espresse per il caso della linea Borgo San Lorenzo-Marradi di cui si è occupato il senatore Busoni nel suo ordine del giorno. La Commissione ritiene perciò che ad esse bisogna riferirsi.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Si lavora attualmente per la ricostruzione del tronco ferroviario Urbino-Fermignano. Per il tratto Pergola-Fermignano, l'Amministrazione non ritiene in questo momento di poter procedere alla ricostruzione. Con questo l'Amministrazione non ha deciso definitivamente, ma ha ritenuto, date le disponibilità di mezzi che ha quest'anno, di considerare la ricostruzione di altre ferrovie più urgenti, anche perchè ritiene che si tratti di una linea di scarsissima utilizzazione e che è servita congruamente da un servizio automobilistico. Con questo, non le sto dicendo che l'Amministrazione non ri-

costruirà quel tratto, ma solo che, fino a questo momento, non ha ritenuto di poterlo fare, sopratutto per la deficienza di mezzi.

PRESIDENTE. Onorevole Cappellini, lei insiste sul suo ordine del giorno?

CAPPELLINI. Delle raccomandazioni non so proprio che farmene dati i risultati dei precedenti esercizi, durante i quali questo stesso ordine del giorno fu accettato regolarmente come raccomandazione. Vorrei invece riprendere la parola dell'onorevole Ministro « congruamente da un servizio automobilistico ». Ora fra Fabriano e Cagli c'è una strada che oltre a non essere asfaltata ha alcuni ponti distrutti dalla guerra e non ancora ricostruiti, e quindi non è una buona strada carrozzabile. Perciò l'onorevole Ministro è perlomeno male informato.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. A parte il fatto che vi è il servizio automobilistico che già funziona, il problema va posto in termini realistici, nel senso che trattasi di una ferrovia che, secondo noi, non sarebbe conveniente ricostruire.

Sarebbe, pertanto, preferibile, da un punto di vista economico, sollecitare la ricostruzione dell'autostrada invece di spendere centinaia di milioni per la ricostruzione di un tratto di ferrovia che non si ritiene nè necessario, nè utile.

PRESIDENTE. Senatore Cappellini, insiste nel suo ordine del giorno?

CAPPELLINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Cappellini per la sistemazione del tratto Fermignano-Urbino.

CORBELLINI. La Commissione si rimette alle dichiarazioni del Ministro.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno. Trattasi di una questione discussa nello scorso bilancio e, mi pare, già avviata a soluzione con un primo stanziamento di circa 300 milioni. Si spera di finanziare questi lavori entro il corrente esercizio.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il secondo ordine del giorno del senatore Cappellini accettato dal Governo. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato impegna il Governo a completare i lavori di sistemazione della linea ferroviaria Fano-Fermignano-Urbino, nel tratto Fossombrone-Fermignano-Urbino, con gli stanziamenti di bilancio dell'esercizio finanziario 1954-1955 ».

PRESIDENTE. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Romano Domenico, Calauti e Agostino relativo al raddoppiamento del tronco ferroviario Reggio Calabria-Battipaglia.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro insiste nel suo ordine del giorno?

BARBARO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Barbareschi per l'ultimazione della linea Genova-Rivarolo, via Granarolo, e per il raddoppio della Genova-Spezia.

CORBELLINI. Il Ministro ha accennato che una parte del raddoppio fino a San Remo sarà effettuato. Quindi la Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Stiamo cercando di reperire i mezzi per un tratto di notevole rilievo. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Barbareschi, insiste nel suo ordine del giorno?

BARBARESCHI. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo per la ricostruzione del tronco Ortona scalo-Ortona città.

CORBELLINI. La Commissione invita il Governo ad accettarlo come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione per riproporre il problema all'esame perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva ritenuto non essere conveniente la ricostruzione del tronco in parola, data la spesa che comportava. Ho assunto davanti alla Camera dei deputati l'impegno di riproporlo davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici dopo un accertamento.

PRESIDENTE. Senatore De Luca Angelo, insiste nel suo ordine del giorno?

DE LUCA ANGELO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli per l'elettrificazione della Roma-Pescara.

Il senatore Carelli è assente.

TARTUFOLI. Lo faccio mio.

CORBELLINI. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Vi è una Commissione che sta studiando il problema. Accetto pertanto come raccomandazione l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Tartufoli, insiste nell'ordine del giorno?

TARTUFOLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Mancino relativo alle autorizzazioni per l'esercizio dei servizi di trasporto merci.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Mancino, insiste nel suo ordine del giorno?

MANCINO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti e Spagnolli, in merito alla stazione ferroviaria di Trento.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Posso accettare l'ordine del giorno perchè la spesa occorrente è già stata approvata.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti e Spagnolli accettato dalla Commissione e dal Governo. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, ritenuto che la stazione ferroviaria di Trento, gravemente danneggiata dai bombardamenti, non ha ancora una razionale sistemazione degli impianti e del fabbricato centrale, quale si addice al capoluogo della Regione, rappresentando la stazione dal punto di vista turistico il biglietto da visita della Regione stessa;

fa voti che il Ministro provveda ad un maggiore stanziamento di fondi a disposizione della competente sezione lavori di Bolzano, tale da consentire detta sistemazione ».

PRESIDENTE. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue l'ordine del giorno dei senatori Monni, Lamberti ed Azara, concretato in otto punti e relativo alle comunicazioni sarde.

CORBELLINI. L'ordine del giorno fa una lunga elencazione di tutti gli argomenti già trattati nella sede tecnica del discorso del Ministro. Non c'è nulla di nuovo e mi sembra che l'ordine del giorno voglia significare soltanto una sollecitazione di approvare provvedimenti già elaborati per l'ammodernamento delle ferrovie della Sardegna. In questo senso l'ordine del giorno si può accettare come raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno, meno l'inciso del numero 3 sulla opportunità di presentare un apposito disegno di legge al Parlamento, anche per lasciare impregiudicata la questione. In occasione della discussione del bilancio dell'esercizio precedente, ho sostenuto la tesi che non sia necessario precisare in un ordine del giorno la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Senatore Monni, mantiene il suo ordine del giorno?

MONNI. Non accetto di trasformarlo in raccomandazione. L'onorevole Ministro dovrebbe tener conto che la Commissione si è pronunziata favorevolmente all'accoglimento. Sono invece d'accordo che per il numero 3 si possa accettare la riserva che l'onorevole Ministro ha fatto e quindi si potrebbe dal n. 3 togliere la richiesta che riguarda il passaggio in Aula della discussione circa lo smantellamento. Ma per tutto il resto non si tratta di problemi nuovi che richiedano nuovi finanziamenti, ma si tratta del programma già studiato ed approvato dalla Commissione. Non capisco pertanto che valore abbia la sua accettazione a titolo di raccomandazione, e vorrei che l'ordine del giorno fosse messo in votazione.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho nessuna difficoltà, purchè resti inteso che si sopprima nel numero 3 l'inciso suddetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Monni, Lamberti e Azara, accettato dalla Commissione e dal Governo, con la soppressione concordata. Se ne dia lettura nel testo modificato.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, considerata la precaria situazione ferroviaria della Sardegna e l' urgenza della attuazione dei rimedi da tanto promessi, invita il Governo:

1) a sollecitare l'inizio dei lavori di ammodernamento delle ferrovie concesse in quei gruppi per i quali è stato approvato il programma con recente decreto ministeriale;

2) ad affrettare la progettazione e l'esecuzione delle opere per le stazioni di Nuoro e di Cagliari, incluse o da includere nel programma di ammodernamento;

3) a disporre che prima dell'inizio dello smantellamento delle linee Villacidro-Isili, Ales-Villamar e Gairo-Jerzu, sia dato inizio ai servizi di autolinee sostitutive, per viaggiatori e per merci;

4) a rafforzare adeguatamente l'ufficio tecnico dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione, per modo che possano essere bene diretti e assiduamente seguìti i lavori di ammodernamento concessi per legge alle stesse società concessionarie;

5) a sollecitare i lavori di manutenzione della linea centrale delle ferrovie statali con la opportuna sostituzione delle rotaie logorate e delle traversine per lunghi tratti;

6) ad inviare in Sardegna un conveniente numero di automotrici perchè vengano istituite altre corse che integrino il programma attuale e che sono sollecitate dalle popolazioni e dagli enti sardi: in particolare una nuova corsa Olbia-Cagliari in coincidenza con l'arrivo della motonave, in modo che i viaggiatori possano arrivare in tempo ragionevole in quelle stazioni minori dove non passano nè il rapido nè il diretto;

7) a far studiare con urgenza il progetto per una nuova stazione ad Olbia per eliminare tra l'altro lo sconcio e il pericolo di un doppio passaggio a livello all'ingresso della città e della stazione attuale;

8) a far costruire il cavalcavia entro l'abitato di Macomer, da tempo promesso e sempre dimenticato ».

PRESIDENTE. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue l'ordine del giorno del senatore Russo Salvatore, sulle libertà sindacali e politiche del personale ferroviario.

CORBELLINI. La Commissione è contraria all'ordine del giorno perchè ritiene perfettamente superfluo raccomandare, in regime di democrazia, che si sollecitino delle pratiche che trattano di rapporti del Ministero con i vari sindacati dei dipendenti. Credo sia abito costante del Ministero stesso ed anche del Governo di riconoscere l'importanza della funzione sociale di tutela dei lavoratori, assolta dai Sindacati, e quindi non sembra necessario richiamarne l'osservanza sotto qualsiasi titolo ciò venga richiesto, perchè ciò suonerebbe evidentemente come un riconoscimento di manchevolezze che in effetto non si verificano.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di non accettare questo ordine del giorno non per il suo contenuto ma per il significato implicito di condanna che esso avrebbe. Io condivido l'opinione che i rapporti debbano essere improntati a questo alto spirito democratico, ma non accetto la formula usata nell'ordine del giorno, che naturalmente vuole significare condanna di quanto si è fatto finora.

PRESIDENTE. Senatore Russo, mantiene il suo ordine del giorno?

RUSSO SALVATORE. Signor Ministro, io desideravo soltanto che lei dicesse che i ferrovieri possono dedicarsi anch'essi all'attività politica, come i professori e i post-telegrafonici, e che non è incompatibile essere ferroviere e nel contempo essere segretari di una sezione o democristiana o comunista.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Lei ha sollevato lo stesso problema con una interrogazione. Io oggi dovrei darle una risposta non meditata sull'applicabilità o meno dell'articolo 51, per cui mi riservo di dargliela in sede di svolgimento della sua interrogazione, anche perchè è un problema molto delicato sul quale debbo rispondere tenendo conto del Regolamento. Mi auguro, comunque, di poter dare una risposta affermativa.

PRESIDENTE. Insiste, senatore Russo Salvatore?

RUSSO SALVATORE. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Braschi. Il senatore Braschi non è presente ma l'ordine del giorno può considerarsi assorbito dal secondo ordine del giorno Busoni, anch'esso relativo alla Firenze-Faenza, già accettato come raccomandazione.

Segue, infine, l'ordine del giorno del senatore Perrier per il ripristino della Genova-Cuneo-Nizza.

CORBELLINI. È questo un problema di carattere internazionale e che pertanto deve essere trattato e risolto in tale campo. Del resto il Ministero già se ne sta occupando e la soluzione da auspicare non dipende soltanto dall'Italia. Difatti la linea Cuneo-Ventimiglia (e non la Cuneo-Nizza come ha indicato il senatore Perrier nel suo ordine del giorno) attraversa a Breil il confine e percorre il tratto francese fino a S. Talmarro per rientrare nuovamente in Italia. Essa dovrebbe venire esercitata ancora come nel passato con personale e materiale italiani, e con regolamenti e segnalazioni italiane per treni a trazione elettrica trifase, mentre in Francia vi è la trazione elettrica a corrente continua a 1.500 Wolt (e non a 3000 come nelle nostre elettrificazioni di altre linee che non appartengono al sistema ligure piemontese). Bastano questi brevi cenni per mettere in evidenza la complessità del problema tecnico da risolversi sopratutto con accordi internazionali.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Posso comunicare che la Commissione che si è già occupata del problema ha già trasmesso il suo rapporto alla Presidenza del Consiglio e al Ministero degli affari esteri. Il mio Ministero potrà occuparsene non appena gli organi suddetti avranno compiuto il loro esame.

PRESIDENTE. Senatore Perrier, mantiene il suo ordine del giorno?

PERRIER. Lo trasformo in raccomandazione.

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

Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli, i riassunti per titoli e categorie, gli allegati, nonchè l'appendice n. 1, relativa allo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con il relativo elenco n. 1 ed allegato n. 1*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(*È approvato*).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1954-55, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1954-55, nella misura dell'1,50 per cento.

(*È approvato*).

Art. 5.

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

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge all'esame e all'approvazione della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Istituzione di una imposta sulle società e modificazioni in materia di imposte indirette

sugli affari » (359-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Per lo svolgimento di una interpellanza.

ASARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASARO. Signor Presidente, il 18 dicembre scorso ho presentato un'interpellanza rivolta al Ministro dei trasporti. Poichè il Ministro è presente vorrei chiedere che ne fosse fissato lo svolgimento nella prima settimana della ripresa dell'attività parlamentare.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi rimetto alla Presidenza del Senato.

PRESIDENTE. Senatore Asaro, la Presidenza del Senato, d'accordo con il Ministro, fisserà, appena possibile, alla ripresa dei lavori, la data dello svolgimento della sua interpellanza.

Oggi, alle ore 17, seduta pubblica con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta alle ore 13,55.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti