XXII SEDUTA

GIOVEDÌ 1° OTTOBRE 1953

Presidenza del Presidente MERZAGORA

INDI

del Vice Presidente DE PIETRO

INDICE

Annuncio della morte del senatore Grazi:
PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 581
AZARA, *Ministro di grazia e giustizia* . . . 582

Congedi 582

Convalida di elezioni 582

Disegni e proposte di legge:
(Approvazione da parte di Commissioni permanenti) 584
(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) 583
(Deferimento all'esame di Commissioni permanenti) 583
(Presentazione) 583, 588

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (20) (Seguito della discussione):
ZANE 584
BOGGIANO PICO 589
ARTIACO 590
CAPPELLINI 592
TRABUCCHI 594
CORBELLINI 596
MONTAGNANI 597
BRASCHI 599
CIANCA 599
DE LUCA Carlo 600
CARELLI 600
ROMANO Antonio 601
ELIA 602
TURCHI 603
DE LUCA Angelo 603
BUIZZA, *relatore* 604

Interrogazioni (Annunzio) 609

La seduta è aperta alle ore 16.

TOMÈ, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Annuncio della morte del senatore Grazi.

PRESIDENTE. Ieri, davanti ai nostri occhi, si è svolto un dramma che non potremo mai dimenticare.

Il senatore Grazi, all'inizio del suo primo discorso in Senato, è stato colpito da un improvviso malore.

Mentre gli immediati referti lasciavano aperta la via alla speranza, mezz'ora dopo, nell'ospedale di San Giacomo, egli cessava di vivere.

L'emozione di parlare da un banco del Senato a tutto il Paese (perchè questo, onorevoli colleghi, è sempre il nostro mandato, anche se altri, all'infuori di qui, non lo avvertono o lo misconoscono), quella emozione, generata da un alto senso di responsabilità, doveva stroncare una vita ancora giovane nell'adempimento del proprio dovere.

Vi sono degli avvenimenti che riassumono in una sintesi rapida e dolorosa le caratteristiche di tutta una attività e di una intera esistenza. L'avvenimento che ci ha così duramente percossi è uno di questi, giacchè se la vita parlamentare è sempre una battaglia di idee e di ideali, essa è anche sovente lotta

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

interiore con il nostro temperamento, costante colloquio con la nostra coscienza, emozione non sempre reprimibile per il nostro cuore.

Grazi è giunto al Parlamento dopo vent'anni di residenza forzata in Sardegna, limitato nella libertà, nostra comune bandiera, lontano dalla famiglia, nostra prima ragione di vita. Vi è giunto perseguendo un ideale sognato nella sua accorata ma non rancorosa solitudine, forse timoroso (lui ingegnere e, pertanto, uomo di cifre e di calcoli) della difficile e a volte insidiosa assise della parola.

Il collega scomparso era nato a Sinalunga, in provincia di Siena, il 19 maggio 1897, e fu combattente nella Grande guerra del 1914-18, nella quale fu anche ferito.

Entrato giovanetto nella Federazione giovanile socialista, cominciò con triste precocità a pagare di persona la fede nei suoi ideali.

Dedicò successivamente la sua opera al movimento cooperativo, fino a quando venne costretto ad emigrare in Sardegna.

L'8 giugno del 1944 i tedeschi gli fucilarono un figlio a Fojano.

Tornato in Toscana, riprese con fervore a dedicarsi alla organizzazione del Partito socialista.

Nel febbraio del 1946 fu nominato Presidente del Comitato di liberazione della provincia di Arezzo ed il 10 marzo successivo fu eletto consigliere comunale e poi sindaco di Arezzo.

Deputato alla Costituente, fece parte della Commissione Finanze e tesoro, e portò il suo contributo di esperienza e di meditazione sui problemi dell'autonomia comunale e del decentramento regionale.

Egli fu esempio agli amici e a tutti di profonda dedizione alle sue idee ed ai suoi doveri.

Rivolgiamo alla sua memoria un mesto saluto; ai suoi familiari l'espressione del nostro accorato e commosso cordoglio; al Gruppo che ha perduto un così valoroso collega la nostra affettuosa e commossa solidarietà.

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Onorevoli colleghi, dopo le parole così eloquenti, così altamente nobili ed espressive del nostro Presidente, mi parrebbe, se aggiungessi altre parole, di turbare l'ambiente che si è formato di unità spirituale intorno alla memoria di un nostro collega caduto qui sul campo, si può dire, caduto mentre adempiva il più alto dei doveri di un cittadino, quello di rappresentare la Nazione.

Non posso che associarmi pienamente, a nome del Governo, a quanto ha detto il nostro Presidente, ed inviare alla famiglia Grazi anche a nome del Governo l'espressione di profondo cordoglio per la scomparsa del suo capo.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Romano Domenico per giorni 15, Terragni per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Convalida di elezioni a senatore.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta del 30 settembre ha verificato non essere contestabili le elezioni dei seguenti senatori e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la regione Sardegna: Antonio Sebastiano Monni, Enrico Carboni;

per la regione Emilia-Romagna: Giovanni Domenico Braschi, Ezio Amadeo, Silvio Fantuzzi;

per la regione Lombardia (Clusone): Pietro Bellora;

per la regione Lombardia: Giovanni Giuseppe Alberganti, Piero Montagnani, Arturo Raffaello Colombi, Giovanni Bernardo Farina, Antonio Banfi, Cesare Gavina, Attilio Terragni, Daniele Turani, Pietro Cenini, Pietro Amigoni, Cesare Merzagora, Ezio Vanoni, Lorenzo Spallino, Ennio Zelioli Lanzini, Francesco Zane, Mario Longoni, Carlo Giuseppe Corti, Natale Santero, Angelo Buizza, Rodolfo

Morandi, Alceo Negri, Francesco Mariani, Amilcare Locatelli;

per la regione Toscana: Ferdinando Martini, Cesare Angelini, Adone Zoli, Martino Martini, Guido Bisori, Renato Bitossi, Pietro Secchia, Pietro Ristori, Mario Giustarini, Galliano Gervasi, Giusepe Corsini, Luigi Mariotti, Giacomo Picchiotti.

Do atto alla Giunta di queste sue comunicazioni e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Nella stessa seduta di ieri la Giunta delle elezioni aveva proceduto alla verifica della elezione del compianto senatore Enrico Grazi e l'aveva dichiarata valida.

Presentazione di proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Menghi, Ciasca, Salari, Boggiano Pico, Savarino hanno presentato la seguente proposta di legge:

« Disposizioni integrative della legge 4 marzo 1952, n. 137, concernente la costruzione di alloggi per i profughi » (64).

Questa proposta di legge sarà stampata, distribuita ed assegnata 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 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Provvidenze a favore degli ufficiali di complemento dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (58), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato — Settore ufficio cereali, farine e pasta (U.CE.FA.P.) » (49) — previo parere della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione);

« Assetto della gestione cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato » (51).

Deferimento di proposta di legge e di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

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

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Delega al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e indulto per i reati militari commessi durante lo stato di guerra 10 giugno 1940-15 aprile 1946 » (46), d'iniziativa dei senatori Terracini ed altri - previo parere della 4ª Commissione (Difesa);

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

« Ratifica ed esecuzione dell'Avenant alla Convenzione generale fra l'Italia e la Francia in materia di assicurazioni sociali del 31 marzo 1948, concluso a Parigi il 13 giugno 1952 » (59) - previo parere della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale);

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali » (52).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

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

« Stanziamento di un miliardo di lire a favore del " Fondo nazionale di soccorso invernale " per la stagione 1952-53 » (38);

« Stanziamento di un miliardo di lire a favore del " Fondo nazionale di soccorso invernale " per la stagione 1953-54 » (39);

« Istituzione di un sovraprezzo sui biglietti d'ingresso nei locali di spettacolo, trattenimenti e manifestazioni sportive e sui viaggi che si effettuano in otto giornate domenicali » (40);

dalla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione della spesa necessaria al funzionamento della Corte costituzionale » (24);

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

« Proroga del termine di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 665, per il godimento delle agevolazioni tributarie previste dal decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322, e successive modificazioni e integrazioni » (30) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Per consentire ai senatori di intervenire ai funerali del senatore Grazi, sospendo la seduta fino alle ore 18.

(*La seduta, sospesa alle ore 16,15, è ripresa alle ore 18*).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (20).

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 1953 al 30 giugno 1954 ».

Onorevoli colleghi, sono ancora iscritti a parlare cinque oratori e vi sono ancora da svolgere molti ordini del giorno. Rivolgo pertanto una viva preghiera ai colleghi che parleranno di contenere i loro interventi entro limiti tali da consentire questa sera la chiusura della discussione generale, lo svolgimento degli ordini del giorno e la replica del relatore, mentre l'onorevole Ministro parlerà domattina.

È iscritto a parlare il senatore Zane. Ne ha facoltà.

ZANE. Non posso, onorevole Presidente, che raccogliere la raccomandazione da lei rivolta all'Assemblea, per cui il mio intervento sarà contenuto in limiti alquanto discreti. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il relatore del bilancio in esame, senatore Buizza, nella sua pregevole relazione, ricca di dati che meritano una seria ponderazione per l'ulteriore azione da svolgere in questo importantissimo settore dei trasporti, rileva, a proposito del conflitto tra la strada e la rotaia, la gravità del problema creato dal lancio sulle strade d'Italia di un imponente numero di veicoli che hanno gravato e continuano a gravare con un peso non indifferente sui trasporti per rotaia ed accenna alla firma di un accordo che vorrebbe assicurare le migliori condizioni di coesistenza dei servizi di trasporto di viaggiatori ed il loro armonico coordinamento nell'interesse del pubblico e dell'economia nazionale.

Tale accordo, secondo il relatore, se può apparire in sostanza astratto, rappresenterebbe, sempre secondo il relatore, un passo indubbio verso l'attuazione di quel coordinamento che è ritenuto risolutivo del grave problema dei trasporti. In attesa che l'onorevole Ministro fornisca notizie sulle modalità dell'accordo, ci si permetta di precisare che, in

fin dei conti, la scelta del mezzo di trasporto è fatta dal pubblico.

Ci si chiede quali sono i criteri che determinano tale scelta e ci si risponde: il costo del servizio e la qualità del servizio stesso, vorrei dire soprattutto la qualità del servizio. Troppe volte il pubblico paga troppo (vedi certi casi di nostra conoscenza, che non sto ad enumerare) ed è servito male! Allora diserta!

Per quanto concerne il trasporto di merci, si verifica ormai un graduale abbandono da parte dell'utente del mezzo usato in passato, ossia del trasporto a mezzo ferrovia. Ciò per evidenti motivi di praticità e di economia. Eh!, la rotaia qui finisce quasi per soccombere nel trasporto di merci di fronte all'altro mezzo offerto dall'autotrasportatore che reca, a differenza di quanto avviene per le Ferrovie, la merce a domicilio, evitando così i dannosi trasbordi. Anche se talvolta gli autotreni pesanti, di grande portata, non consentono sempre la consegna a domicilio, pure si constata ormai che l'utente preferisce affidarsi all'autotrasportatore perchè realizza economie notevoli ed ha per giunta un servizio accurato. Resistono probabilmente ancora i trasporti a mezzo ferrovie delle così dette merci povere, che godono, se non erro, ancora di tariffe preferenziali di favore. Oggi però non si realizza quella tale compensazione sulla quale un tempo il Ministero dei trasporti faceva molto assegnamento, vale a dire il bilancio dei trasporti non può più contare, come per il passato, su quella tale compensazione conseguita con le tariffe a prezzo elevato per le merci così dette ricche. Ormai queste merci, così dette ricche, prendono altra via, quella cioè dell'autotrasportatore. Sono rimaste alla ferrovia probabilmente solo le merci povere che finiscono, in definitiva, per gravare sul bilancio del Ministero dei trasporti non avendo più la possibilità di contare su quella tal compensazione alla quale facevo cenno prima.

Per il trasporto dei viaggiatori la rotaia invece ha ancora una qualche possibilità, secondo noi, di affermazione, soprattutto per i grandi percorsi, sempre chè il servizio risponda alle esigenze del pubblico, che reclama naturalmente tariffe accessibili e un servizio fatto bene; pretende, starei per dire, quasi la perfezione. Tra le inderogabili necessità di un moderno servizio di trasporto passeggeri vi è certamente quello dell'elettrificazione della linea ferroviaria; innovazione questa che consente già un ottimo servizio — di cui il pubblico è soddisfatto — laddove l'elettrificazione è un fatto acquisito.

In definitiva vengono eliminati i gravi inconvenienti derivanti dall'impiego del carbone, è consentito di coprire il percorso in minor tempo, si realizzano economie che rappresentano effettivamente una riduzione dei costi del servizio, soprattutto per la elevatissima incidenza del combustibile per la trazione a vapore. Il senatore Toselli affermava in un suo intervento del 1951, se non erro, che l'economia derivante dalla sostituzione della trazione a vapore con la trazione elettrica raggiungerà i 10 miliardi. L'elettrificazione di una linea ferroviaria consente in definitiva un servizio indubbiamente migliorato, con convogli più veloci e frequenti: un servizio con corse frequenti che, eliminando i gravissimi inconvenienti dell'eccessivo affollamento specie nei periodi di punta, determina una situazione di maggiore favore da parte del pubblico nei confronti del servizio ferroviario.

Durante la passata legislatura una voce, e non una voce soltanto, si è levata con insistenza per caldeggiare l'elettrificazione delle linee ferroviarie di maggior traffico: la voce del senatore Tommasini, valoroso funzionario dell'Amministrazione ferroviaria. Si è levata qui in Senato questa voce in particolare per sollecitare ad ogni bilancio l'elettrificazione di quella che lui definiva la *ipsilon*: Venezia-Padova, Verona-Milano, Padova-Bologna, che consente il congiungimento con le linee già elettrificate del Brennero e di Chiasso.

Secondo il senatore Tommasini i tecnici formularono anche una graduatoria in materia di linee da elettrificare. Detta graduatoria è fatta in base al traffico sulle linee prese in esame ed al consumo del carbone; evidentemente a maggior traffico corrisponde un maggior consumo di combustibile, e più carbone si consuma e più conviene l'elettrificazione della linea. In tale prospetto predisposto dai tecnici, diceva allora il senatore Tommasini, abbiamo in primo luogo la Milano-Verona con 148 chilometri e con un consumo di carbone

per chilometro di 525 chili; poi c'è la Verona-Venezia con 120 chilometri e 430 chilogrammi di carbone; la Bologna-Venezia con 160 chilometri e 315 chilogrammi di consumo carbone per chilometro.

Ho citato il senatore Tommasini per quei suoi appassionati interventi, perchè vorrei, anche in questo esame del nostro primo bilancio del Ministero dei trasporti di questa nuova legislatura, farmi eco di queste istanze in materia di elettrificazioni. Uno degli scopi del mio intervento vuole essere quello di invocare ancora una volta la elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Venezia, come ho già fatto a Gardone Riviera, onorevole Ministro, quando ella ci ha onorato della sua presenza in occasione del varo della motonave « Trento ». Sulla elettrificazione della Milano-Venezia si sono avute autorevoli assicurazioni da parte del Ministro Campilli e successivamente del ministro Malvestiti; anche l'onorevole Corbellini è stato molto chiaro a questo proposito in vari suoi interventi e in suoi articoli giornalistici. Non è concepibile che una linea dell'importanza della Milano-Venezia, con un traffico che supera tutte le altre linee non elettrificate, rimanga più oltre in una condizione di grave inferiorità che cagiona anche un serio pregiudizio al bilancio dell'Amministrazione.

Anche il senatore Buizza, nostro relatore, in un suo intervento del 1951, se non sbaglio, invocava questa elettrificazione, rilevando come fin dal 1947 si dovevano iniziare i lavori. Era stato assicurato che si erano provveduti i materiali, che erano già stati approntati tutti i mezzi: a che punto ci troviamo ora? Io mi permetto chiedere all'onorevole Ministro e all'onorevole relatore se sono in grado di fornirmi notizie in proposito.

E passiamo ad altro argomento. L'onorevole Buizza, nella sua relazione, accenna inoltre all'applicazione della legge sull'ammodernamento ed il potenziamento dei servizi in concessione. Egli dice che questa legge « è avviata » e che c'è da augurarsi che « per la buona volontà dei concessionari » abbia a raggiungere lo scopo cui il legislatore ha voluto mirare. Questo accenno alla « buona volontà dei concessionari » lascia quasi supporre che manchi in taluno di essi la buona volontà di far ricorso a questa provvida legge. Da noi nel bresciano c'è una società che evidentemente non ha nessuna buona volontà di mettere a punto, per esempio, quella linea ferroviaria declassata che si chiama ancora la Rezzato-Vobarno; linea che è in uno stato di completo abbandono, dove attualmente corre appena qualche treno merci ed una tranvia — dico tranvia — sconquassata, per la quale c'è anzi una proposta di smantellamento.

Su questo argomento il relatore sa, senz'altro, che si è accesa da tempo una vivace polemica, della quale non vorrei occuparmi qui in questa sede, se non si trattasse di un problema vitale, anzi vitalissimo, che va oltre i limiti ristretti di un problema di carattere locale, perchè interessa il settore delle comunicazioni del lago di Garda, il più grande lago d'Italia per quanto non si chiami Maggiore. Il capoluogo del centro lago, Salò, è servito da una linea tranviaria antiquata, di trenta chilometri, che corre per una parte nell'abitato e parte, la massima parte, in sede propria sul tracciato della linea ferroviaria Rezzato-Vobarno cui ho fatto cenno pocanzi. È da notare che, sul tratto Brescia-Tre Ponti, la linea tranviaria si svolge non in sede propria, ma nella stessa sede di una strada statale di grande traffico, la 45-*bis*. Questo tratto di strada di sei chilometri, è ormai definito dalle nostre popolazioni la strada della morte, per i troppo numerosi incidenti stradali cagionati dal grande traffico e dalla sede troppo ristretta rispetto alle necessità della viabilità, (naturalmente troppo ristretta perchè sacrificata dalla permanenza della tranvia).

Una soluzione radicale è da tempo reclamata dalle nostre popolazioni locali che sono addirittura terrorizzate per l'elevato numero degli incidenti, anche mortali, che si susseguono purtroppo a ripetizione, su questo tratto di strada ove corre questa tranvia.

Una soluzione si impone, indilazionabile; quale? La società concessionaria, in modo molto sbrigativo, propone la soppressione della tranvia e la sua sostituzione con un servizio automobilistico. Una soluzione che viene invece proposta da molti è diversa e mi propongo qui di sottoporla all'attenzione dell'onorevole Ministro ed ai tecnici qui presenti: abolizione del servizio tranviario per quel tratto di linea ove la linea stessa corre nell'abitato, e in coincidenza con la statale 45-*bis*. Su questo punto siamo perfettamente d'accordo col senatore Pa-

netti, attuale Ministro delle poste e telecomunicazioni che, nello scorso anno, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, in qualità di relatore, così si esprimeva: « C'è un tipo di trasporto sul quale si può emettere un giudizio assoluto — un giudizio di condanna inesorabile — ed è quello delle tranvie extra-urbane con binario nella sede stradale comune ».

Abolizione dunque del servizio tranviario, là dove c'è la coincidenza di una percorrenza sulla statale 45-*bis* e sostituzione del servizio tranviario con servizio ferroviario, riportando la declassata linea ferroviaria Rezzato-Vobarno alla sua primitiva funzione di linea ferroviaria, per la quale si impone il ricorso alla legge sull'ammodernamento senza eccessivo aggravio perchè con una convenzione con le Ferrovie dello Stato si potrebbero avviare i treni — anche semplici littorine — da Brescia a Rezzato sulla linea ferroviaria Milano-Venezia (un tratto di sei chilometri) e a Rezzato inserire i treni sulla vecchia sede della ferrovia Rezzato-Vobarno. All'altezza della stazione di Tormini-Bresciano, già in vista del lago di Garda che dista in linea d'aria tre chilometri, bisognerebbe costruire un brevissimo tratto di linea ferroviaria sino a Salò capolinea; ciò potrebbe inserirsi sempre nel quadro dell'ammodernamento. Questa è una soluzione che viene caldeggiata dalle popolazioni e dalle Amministrazioni degli enti locali. Mi permetto di sottoporla all'attenzione dell'onorevole Ministro perchè trattasi di un problema che ormai va risolto senza indugio anche perchè interessa un grande lago le cui linee di comunicazione vanno senz'altro migliorate e rinnovate.

Giacchè mi trovo in argomento mi sia consentito, a proposito delle comunicazioni del lago di Garda, di esprimere il mio pensiero relativamente ai servizi lacuali, per i quali condivido il favorevole apprezzamento espresso ieri dal collega senatore Cadorna. Questi servizi sono affidati, come per gli altri laghi dell'Italia settentrionale, ad una gestione commissariale governativa che ha dato, in questi anni, dei risultati soddisfacenti. Si è ricostruita la flottiglia che era andata distrutta per eventi bellici ed il recupero dei natanti è avvenuto — per merito di tecnici locali — in condizioni difficilissime, talmente difficili che si riteneva da taluno più opportuno abbandonare sul fondo del lago i relitti e cederli come rottame. La perizia dei nostri ottimi gardesani, la loro passione è valsa ad assicurare il recupero dei natanti e la loro rimessa in efficienza senza un eccessivo dispendio.

L'onorevole Ministro in occasione di una sua visita sul Garda si è reso conto personalmente dell'importanza dell'opera di ricostruzione dei natanti del lago di Garda. Noi lo ringraziamo dell'appoggio che ha fornito alla nostra gente in materia di ricostruzione e lo ringraziamo anche fin da questo momento per quanto vorrà fare per un maggior potenziamento dei servizi di navigazione lacuale che hanno bisogno di essere arricchiti di altre unità per il servizio di cabotaggio, ma soprattutto di unità celeri che consentano di estendere anche al lago di Garda quel felice esperimento già introdotto con ottimi risultati sul lago Maggiore con la « Freccia d'Oro ». Anche il lago di Garda con i suoi 60 chilometri di lunghezza ha bisogno della sua « Freccia d'Oro » per coprire il lungo percorso in breve tempo. Ha bisogno di una « Freccia Azzurra ». L'azzurro del nostro lago richiama anche questo termine. Una « Freccia Azzurra del Garda » per le sue azzurre acque dove ritornano con immutata ammirazione i turisti stranieri, già tanto affezionati al nostro lago cantato dai poeti; da Virgilio, da Catullo, da Dante, da Carducci. Al nome di tre di questi poeti si sono dedicate tre delle quattro piccole unità per i servizi di cabotaggio programmati dalla Direzione dell'esercizio. Auguriamo che arrivi anche la quarta che mi pare sia stata dirottata altrove. Ben venga quindi il « Catullo », meglio se preceduto dalla « Freccia Azzurra del Garda » con la sua velocità di 60 chilometri orari. E giacchè parliamo del lago di Garda, permettetemi una piccola sosta a Desenzano, il centro del traffico del Garda.

PRESIDENTE. Onorevole Zane, mi perdoni, ma ogni promessa è debito; ed ella è troppo gentiluomo per non pagare i suoi debiti.

ZANE. Un minuto ancora, e non di più, chiedo alla pazienza dei colleghi . . . A Desenzano esiste ancora una linea ferroviaria insi-

gnificante: la Desenzano del Garda-Desenzano Porto (che congiunge la stazione alta con quella al lago) e che ora serve soltanto per qualche isolato treno merci. Linea che poteva anche essere soppressa in forza della legge sull'ammodernamento. A Desenzano, ad ogni modo, si reclama con insistenza la sistemazione del piazzale dell'imbarcadero, ora ostruito dai binari di questa inutile linea e dalla ingombrante stazioncina ferroviaria di Desenzano Porto già sostituita da un nuovo scalo merci in posizione non più pregiudizievole per il traffico. I lavori sono già programmati e lo stanziamento è previsto dal Magistrato delle acque. C'è però una parte della fase esecutiva che è di competenza, se non erro, del Ministero dei trasporti.

È per questo motivo che io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro onde siano affrettati questi lavori che finiranno per dare un largo respiro a quell'importante centro del basso Garda che è Desenzano.

Onorevole Ministro, mi sono permesso di intrattenermi anche su problemi di carattere locale ma ritengo che in ogni caso le raccomandazioni che le ho rivolte in favore del nostro Garda le cui acque lambiscono tre Regioni — la Lombardia, il Veneto, il Trentino — si inquadrano perfettamente nel più vasto problema nazionale anche per i riferimenti e i richiami cui ho fatto cenno all'inizio del mio intervento.

Sono problemi che ella da tempo conosce, perchè da tempo ella spende le sue energie in questo importante settore dei trasporti e vi si dedica con intelletto d'amore. Io sento di doverle esprimere con schietto animo il mio voto augurale perchè la sua passione, che è la passione di tutti gli italiani onde affrettare la rinascita del Paese, sia coronata da successo. (*Vivi applausi dal centro*).

Presentazione di disegni di legge.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Istituzione dell'Ente nazionale per l'assistenza ai lavoratori portuali » (65);

« Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare » (66).

Chiedo che per il primo dei due disegni di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti ed assegnati alla Commissione competente.

Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta di procedura d'urgenza per il primo dei due disegni di legge. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale richiesta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Boggiano Pico, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati; il secondo dei quali reca anche le firme dei senatori Bo, Barbareschi e Bruna. Si dia lettura degli ordini del giorno:

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo e per questo il Ministro dei trasporti a sollecitare l'esecuzione delle opere di costruzione delle pensiline e delle scale di accesso ai binari nelle stazioni di Genova-Principe e Genova-Brignole, da troppo tempo incompiute, e ad eliminare senza ulteriore indugio il gravissimo disagio che lo stato di cose esistente cagiona alle molte decine di migliaia di viaggiatori che giornalmente vi accedono.

« Analogo invito rivolge per il sollecito completamento e riordinamento della stazione di S. Margherita Ligure »;

« Il Senato invita il Governo ad intraprendere, senza ulteriori dilazioni, i lavori per il raddoppio del binario, che da quaranta anni

si attende, dei 17 chilometri tra le stazioni di Monterosso e Riomaggiore, sulla linea Genova-Spezia, la mancanza del quale causa continui ritardi dei treni diretti a Genova e turba dannosamente il corso del traffico.

« Invita del pari il Governo ad ordinare con sollecitudine la posa del binario e l'allestimento definitivo del tronco Genova Principe-Rivarolo, via Granarolo, tronco già da tempo costruito, per sollevare la stazione di Sampierdarena dal passaggio dei numerosi treni rapidi e direttissimi provenienti da Torino e da Milano, con riduzione del percorso e risparmio notevole di tempo.

« Infine richiama l'attenzione del Governo sulla necessità imprescindibile, e tante volte prospettata, di addivenire al raddoppiamento della linea Ventimiglia-Genova, che, per la sua importanza internazionale e l'incremento naturale del traffico, da troppo tempo non risponde alle esigenze di questo ».

PRESIDENTE. Il senatore Boggiano Pico ha facoltà di parlare.

BOGGIANO PICO. La notorietà, onorevoli colleghi, dei problemi ai quali faccio cenno nei due ordini del giorno è tale che mi permetto di prendere alla lettera la raccomandazione dell'illustre Presidente.

Il secondo ordine del giorno riguarda, in primo luogo, il raddoppiamento del tratto ferroviario tra Genova e La Spezia, che da quarant'anni attende di essere completato; quarant'anni or sono, quando fu deliberato il raddoppio di tutta la linea tra Genova e La Spezia, era stato fatto un altro progetto e cioè una linea interna tra Genova e La Spezia, la quale avrebbe avuto un minor percorso ed una maggiore sicurezza. Furono fatti ripetutamente dei voti da tutti i Comuni di quella zona, istanze da parte dei rappresentanti politici della Camera e del Senato, ma l'Amministrazione delle ferrovie non credette di tenerne conto. Eseguito il raddoppiamento del binario, con una spesa di gran lunga superiore a quella che sarebbe stata richiesta dalla costruzione di una linea nuova interna, si è determinata una continuità di spese straordinarie, che si sarebbero potute in parte evitare.

Sono rimasti intanto, malgrado tutto, diciassette chilometri tra Monte Rosso e Rio Maggiore, alle porte di La Spezia, il che porta l'inconveniente gravissimo dell'arresto di tutti i treni diretti e direttissimi dalla stazione di Monte Rosso a Rio Maggiore.

Il progetto è stato fatto da tempo, ripetutamente si è richiesto questo completamento che non consente che sia portato ancora per le lunghe. È questa la raccomandazione vivissima che rivolgo al Governo, fiducioso che la nostra voce possa alfine essere ascoltata.

In secondo luogo, il mio ordine del giorno riguarda la definitiva sistemazione del nuovo e breve tronco Genova Principe-Rivarolo. Questo tronco è stato già da tempo costruito, si attende soltanto la posa del binario. Si tenga conto che sono parecchi anni che si spende per il mantenimento e la manutenzione di questo breve tratto di linea che è destinata allo scopo di alleggerire la stazione di Sampierdarena dal passaggio dei treni provenienti da Torino e da Milano. Ripeto, la linea è fatta, manca soltanto la posa dei binari; signor Ministro, alla sua alacrità io raccomando quest'opera di rifinitura, che risparmierà delle spese non piccole.

In terzo luogo, l'ordine del giorno riguarda il raddoppiamento della linea Ventimiglia-Genova, linea continuamente percorsa dai turisti. Eppure, nel piccolo tratto fra Ventimiglia-San Remo-Genova, si devono impiegare tre ore e mezzo: è una cosa enorme. Signor Ministro, il piccolo tratto tra Genova e Voltri è stato già eseguito. Le rivolgo la più viva raccomandazione di affrontare anche questo problema.

Nel primo ordine del giorno raccomando al Ministro un altro piccolo provvedimento: l'acceleramento dei lavori di sistemazione delle due stazioni di Genova, Porta Principe e Brignole. Mancano le pensiline e le scale sono così in disordine che si verificano continuamente degli infortuni fra le diecine e diecine di migliaia di passeggeri che vi transitano. Vi è quindi urgentissimo bisogno di questa sistemazione. Rivolgo perciò viva istanza al Ministro perchè anche questa questione sia tenuta in considerazione e perchè siano al più presto terminati i lavori già deliberati. Attualmente sono continuamente esposti alla tramontana (la quale, se pur rende salubre la nostra aria, non è meno fastidiosa e pericolosa) e alla pioggia diecine di migliaia di viaggiatori, che provengono dalle due riviere e da Milano e Torino.

Spero che il signor Ministro vorrà tenere nella debita considerazione anche questa raccomandazione e chiudo, in omaggio all'invito del signor Presidente. (*Approvazioni*).

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

ARTIACO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro. Nel mio breve intervento nella discussione del bilancio dei trasporti tratterò di un problema locale, ma in rapporto a fatti di ordine generale, che sul problema locale si riflettono e ne determinano la carenza. Oggi la vita va sempre acquistando un ritmo di celerità tale per cui sembra che l'uomo, preoccupato forse eccessivamente della brevità della vita, si sforza, si consuma per trovare il modo di accorciare le distanze, perchè, accorciando queste, guadagna un poco di quel tempo che inesorabilmente gli sfugge. Se non che, mentre dei tecnici illustri hanno permesso di raggiungere velocità supersoniche, la macchina dello Stato procede lenta come una tartaruga, anzi sembra quasi in contrasto con quello che l'ingegneria va facendo e mentre il dinamismo della vita rende sempre più urgente la risoluzione di alcuni problemi, sembra quasi che in senso opposto cammini questa macchina dello Stato, mettendo il rallentatore a tutti quei provvedimenti che dovrebbero avere rapida e pronta esecuzione. Tutto ciò fa nascere nelle popolazioni una sfiducia verso gli organi direttivi e non solo determinano questa triste conseguenza nel campo morale, ma produce enormi danni economici, che un'azione tempestiva, rapida, moderna, efficace potrebbe e dovrebbe evitare. Oh, io non sono un visionario, onorevole Ministro, nè pretendo l'impossibile da voi, ma voglio, spero, desidero che le cose vadano un po' meglio di come purtroppo vanno e con un po' di buona volontà vostra, dell'onorevole Presidente del Consiglio e di noi tutti, speriamo di poterci riuscire.

Quando nel lontano 1946 si parlò della costruzione di una nuova ferrovia che, partendo da Napoli, chiudesse come in un semi-anello la zona Flegrea, grande fu l'esultanza delle popolazioni dei vari centri urbani che il tracciato della Circumflegrea toccava e che tanto avevano bisogno di un rapido allacciamento con la Metropoli del meridione d'Italia. Parlo delle popopazioni di Soccavo, Pianura, Quarto di Marano e di tutte le popolazioni agricole di quella zona che languiva e langue principalmente per la difficoltà dei trasporti. Grande fu pure l'esultanza delle popolazioni di Fuorigrotta, Bagnoli, Pozzuoli, Arco Felice, Baia, Bacoli e Monte di Procida perchè la Circumflegrea, partendo da Napoli Montesanto, stazione di origine della Cumana, chiudeva poi l'anello ferroviario ricongiungendosi con la Cumana alla stazione di Torregaveta. Le enormi difficoltà che la società concessionaria della vecchia linea Cumana e della nuova Circumflegrea incontrò per l'approvazione dei progetti e l'erogazione di quei fondi deliberati a suo tempo dal Governo come sovvenzione statale, fecero sì che quelle speranze, quell'entusiasmo a cui si abbandonarono facilmente le popolazioni interessate, si andarono prima affievolendo e poi si trasformarono in vera e propria ostilità contro il Governo, che, essendosi impegnato per l'esecuzione dei progetti approvati, non ne curava la pronta attuazione. Su tale stato d'animo ebbero buon gioco i partiti di sinistra, abituati a sfruttare tutti i malcontenti giustificati e ingiustificati e per qualsiasi motivo prodotti. (*Commenti dalla sinistra*). Si disse così nelle elezioni politiche del 1948 che la Circumflegrea non era stato che un *bluff* elettorale, per cui fu necessaria una messa a punto dell'onorevole De Gasperi, allora Presidente del Consiglio, che fu costretto a dare in un comizio a Napoli formale assicurazione che la Circumflegrea si sarebbe fatta senz'altro. Ma anche dopo tale formale assicurazione la lentezza con cui si procedeva nei lavori e l'opera denigratoria dei partiti antigovernativi fecero ancora temere a quelle popolazioni che la Circumflegrea non si sarebbe più fatta. Ma nonostante le maldicenze, le speculazioni politiche che continuano a farsi, nonostante che si vedano ingenti lavori già ultimati, quel sogno di tanta gente, pare che si avvii a diventare realtà. Senonchè lo sviluppo urbanistico di Napoli, la pressione direi quasi spaventosa che la popolazione di Napoli fa nel tentativo di respirare più liberamente verso zone che ne permettano il libero sviluppo, rendono oggi il problema più urgente ed impellente. Chi dalla collina di Camaldoli si affaccia sulla zona flegrea, vede come dal Vomero preme

lo sviluppo urbanistico della grande Napoli, avida di spazio e di suoli edificatori. La presenza nella zona flegrea della mostra d'oltremare e dello stadio partenopeo indicano la via che la natura stessa ha offerto alla città, per cui la linea che imbucandosi sotto il Vomero col proposito di portare in pochissimi minuti grandi masse di gente dalla periferia al centro della città, se ieri poteva interessare agglomerati urbani già considerevoli e preesistenti, oggi interessa quella grande massa di gente che lentamente e naturalmente cerca di guadagnare aria e spazio. La possibilità di trovare ancora in questa zona suoli a prezzi convenienti, la presenza in essa del nuovo stadio e della Mostra d'oltremare favorisce lo sviluppo verso questa zona nella quale già vivono e palpitano numerose grandi industrie. Ma la Circumflegrea, anche se fosse già attualmente funzionante, non risolverebbe da sola il problema, quando la vecchia Cumana continuasse a vivere così come vive in uno stato assolutamente deplorevole.

È quindi indispensabile che la legge 2 agosto 1952, n. 1221 entri in funzione, e che vengano stanziati i fondi per l'ammodernamento delle ferrovie secondarie sovvenzionate. Di tale legge non vi è alcun cenno nel bilancio portato al nostro studio. Si tenga quindi, onorevole Ministro, debito conto dell'indispensabile necessità in cui versa questo tronco ferroviario. Fra le tante brutture di cui purtroppo il Mezzogiorno è pieno se una ve ne è, è proprio quella vecchia ferrovia della Cumana che costruita oltre mezzo secolo fa da una società belga è rimasta nello stadio primordiale in cui la misero i fondatori, salvo l'elettrificazione fatta un po' prima dell'ultima guerra. Vero è che quella povera piccola Cumana, che per decenni è stata benedetta da tanta povera gente che si attaccava a questo esile cordone ombelicale non avendo altre possibilità, nacque, si può dire, sotto cattiva stella, perchè mentre i Belgi costruivano quella ferrovia nell'intento di convogliare la popolazione napoletana verso quella meravigliosa e ridente spiaggia di Cuma che si estende per decine di chilometri da Torregaveta a Gaeta, onde il nome di Cumana, le amministrazioni del tempo pensarono a inquinare e ammorbare quella meravigliosa spiaggia portando a Cuma il collettore delle acque luride napoletane, dando una prova luminosa di una incredibile insipienza, ed allora la società belga arrestò la ferrovia a Torregaveta, non essendoci più ragione di raggiungere la spiaggia Cumana. Allora Napoli nella stagione estiva si riversa sulle spiaggie di Lucrino, essendo l'altra quieta ed amena spiaggia di Miliscola priva di comunicazione. Ma per i noti fatti bradisismici della zona, quella spiaggia già insufficiente si è resa oggi quasi impossibile e il problema di portare i napoletani sulla spiaggia di Cuma ritorna alla ribalta e rende indispensabile ed urgente la costruzione di una linea ferroviaria, che rapidamente porti la popolazione napoletana su una spiaggia adatta e che si può dire inesauribile. Roma ha richiesto la linea che la porta a Ostia, Napoli richiede la Circumflegrea che la porti a Cuma. Vero è che sarà indispensabile sopprimere quello sconcio del collettore, ma anche per la soluzione di questo problema, adatti progetti sono stati studiati, che risolvono il problema anche dal punto di vista dell'utilizzazione di quell'immensa ricchezza, che Napoli versa nel mare, inquinando la sua naturale, luminosa, grandiosa spiaggia Cumana, che invece versato opportunamente nei campi, fertilizzerebbe una immensa zona arida e poco produttiva, così come i liquami luridi di Milano fanno nei pressi della metropoli lombarda. E questo anche per considerazioni di ordine sociale, perchè il popolo non ha spiaggia ed a Cuma ne potrebbe avere anche per uno o due chilometri che non dovrebbero esser dati in concessione.

E concludo esortando il Ministro a tenere nel debito conto questi problemi e che dia le necessarie sovvenzioni a quella Società che ha affrontato il problema, ed ha stentato fino ad oggi a risolverlo, forse per quella naturale diffidenza che alcune opere, quando non sono sufficientemente conosciute e studiate, possono ingenerare. Ormai Napoli ha il diritto di vivere, di espandersi, di respirare ed il Governo, che già in tante occasioni ha mostrato una lodevole comprensione dei problemi napoletani, voglio sperare che anche per questi due problemi dell'ammodernamento della Cumana e della ultimazione della Circumflegrea praticamente dimostri di accettarli in pieno e conseguentemente voglia finalmente risolverli.

Dalla lettura del bilancio presentato dall'onorevole Ministro si rileva che del miliardo e 300 milioni autorizzati per la Circumcumflegrea solo 401 milioni sono stati erogati, il che impone che si dia all'opera maggiore impulso, facilitando al massimo l'erogazione delle somme occorrenti. Lo stesso dico per quanto riflette l'ammodernamento della Napoli-Torregaveta, che completa l'anello ferroviario della Circumflegrea, per quanto si riferisce all'entrata in funzione della legge del 2 agosto 1952. È dai fatti dimostrato che ogni ritardo nella esecuzione di opere pubbliche si risolve, dato l'andamento ascensionale dei prezzi e della mano d'opera, in una maggiore spesa, che richiede a sua volta una revisione delle somme da versarsi ad integrazione delle preventivate, con la conseguenza di un'ulteriore perdita di tempo, (e quindi con ulteriore aggravio di spesa), senza dire che le masse dei disoccupati non avvertono il beneficio derivante dai nuovi lavori, perchè fatti goccia a goccia e diluiti nel tempo.

Scopo quindi di questo mio intervento è solamente quello di premurare l'onorevole Ministro perchè, nei limiti delle leggi vigenti, si riducano al massimo gli intralci burocratici che ostacolano la rapida risoluzione di annosi problemi, e che diventi presto operante la legge 2 agosto 1952, n. 1221 sui: Provvedimenti per l'esercizio e potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione. In altra sede avrò occasione di portare il mio modesto contributo a che la pesante impalcatura burocratica dello Stato italiano si ammoderni, segua il ritmo travolgente della vita e ciò nel supremo interesse dell'Italia tutta, che tutti sentiamo di amare con cuore di figli affezionati e devoti. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini, il quale nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere, con gli stanziamenti dell'esercizio finanziario 1953-54, al completamento del tronco ferroviario Fossombrone-Fermignano-Urbino (provincia di Pesaro), le cui opere murali principali (ponti, viadotti e gallerie) sono state portate a termine sin dagli anni immediatamente successivi alla fine della seconda guerra mondiale.

« Il Senato invita inoltre il Governo a voler precisare se intende ricostruire, entro quale periodo e con quali stanziamenti, il tratto ferroviario Pergola-Fermignano sulla linea Fabriano-Urbino, danneggiato nel corso dell'ultima guerra mondiale e non ancora riattivato, nonostante siano trascorsi ben otto anni dalla fine delle ostilità, durante i quali non sono mancate le sollecitazioni al Ministero da parte di parlamentari, imprese e industriali, enti locali e privati cittadini ».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sarò breve e sono sicuro che in ciò troverò il consenso generale, anche perchè mi propongo di illustrare solo l'ordine del giorno che ho presentato. D'altra parte desidero parlare di un problema sul quale insisto dal 1948. Non c'è stato infatti un bilancio dei trasporti che sia stato presentato al Senato sul quale non abbia preso la parola per sollecitare la ricostruzione dei tronchi ferroviari di cui mi occupo.

Devo anzi aggiungere che quasi tutti quegli ordini del giorno sono stati accettati come raccomandazione dai Ministri che via via si sono succeduti al Dicastero dei trasporti, il che sta a dimostrare che gli ordini del giorno accettati come raccomandazione dagli onorevoli Ministri, non hanno un buon fine. Per cui questa volta se il mio ordine del giorno dovesse essere accettato dal Ministro come raccomandazione io lo ringrazierò ma dirò di no per chiedere che sia posto in votazione.

Di questo problema non mi sono solo occupato io, ma altri senatori, anche di parte democratica cristiana. Ho qui il resoconto sommario del 5 dicembre 1951 dove è lo svolgimento di una interpellanza del senatore Carrara il quale ricordò che un ordine del giorno in proposito fu accettato il 14 luglio 1950 e

che l'allora ministro D'Aragona dichiarò che si impegnava a ricostruire almeno una parte delle ferrovie distrutte della zona, cioè il tratto Fano-Fermignano-Urbino. Ho voluto citare questo passo dell'intervento del senatore Carrara per dimostrare che le proteste non provengono solo da parte nostra ma trovano consenzienti anche i senatori di parte democristiana. Per un partito che ha svolto la sua campagna elettorale sulla base del « tutto va bene in Italia, e sulla base di una ricostruzione compiuta », ciò è sintomatico. Io, fra l'altro, onorevole Ministro, mi sono trovato in un paese toccato dalla ferrovia Fabriano-Urbino a fare contraddittorio ad una oratrice della democrazia cristiana la quale andava sostenendo che le ferrovie distrutte o danneggiate dalla guerra erano state ricostruite dappertutto. Questo avveniva in Urbania, proprio dove quella ferrovia di cui mi occupo non è stata ricostruita. Io mi sono preoccupato naturalmente di dimostrare che le cose non stavano proprio come l'oratrice andava cianciando, e debbo dire che non ho dovuto spendere molte parole per convincere gli ascoltatori che l'inviata della Democrazia cristiana mentiva.

Questo è un episodio che si richiama alla recente campagna elettorale, ma vediamo quale è la situazione delle ferrovie danneggiate dalla guerra e che non sono state ancora ricostruite.

Le linee delle Ferrovie dello Stato danneggiate dalla guerra e non ancora ricostruite sono 12 per Km. 423; le linee ferroviarie di concessione danneggiate dalla guerra si dividono nelle seguenti categorie: *a*) definitivamente soppresse n. 9 per 178 Km.; *b*) linee per cui è in corso l'istruttoria per la ricostruzione 1 per Km. 36; *c*) linee di cui si dice sia in corso la ricostruzione n. 4 per 110 Km.; *d*) linee di cui è stato rinviato l'esame della indispensabilità o meno della ricostruzione n. 4 per 169 Km. Nel totale dunque ben 30 linee ferroviarie per uno sviluppo di circa 1000 Km. attendono da ben 8 anni di essere ricostruite. In cifra percentuale ciò corrisponde al 6 per cento circa dell'intiera rete ferroviaria nazionale.

Questa la situazione della ricostruzione ferroviaria e quello che si è ricostruito risale al periodo immediatamente successivo alla fine delle ostilità. Non voglio rifare la storia già in altre occasioni fatta sullo stato di assoluta insufficienza delle nostre strade ferrate, anche in rapporto agli altri paesi europei — nel caso questo esame potremmo farlo in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici perchè le nuove costruzioni ferroviarie riguardano il Ministro dei lavori pubblici — però credo che qualche domanda debba essere rivolta all'onorevole Ministro dei trasporti. Sopratutto vorrei chiedergli quali linee danneggiate dalla guerra e non ricostruite si vogliano sopprimere e quali linee si vogliano mantenere: ci si dica una buona volta quali sono i programmi del Governo e si motivi questi programmi, si potrà discutere, ma almeno sapremo come regolarci.

La seconda domanda è questa: per le linee che si vogliono sopprimere cosa si pensa di fare in sostituzione? Per alcune linee, si dice, non si vuole procedere alla ricostruzione perchè ritenute anti economiche, ciò che in realtà non è sempre vero perchè oggi su linee ritenute anti economiche si possono inserire treni leggeri che con il loro basso costo di esercizio farebbero diminuire le spese. Inoltre, a mio parere l'antieconomicità di certe linee è dovuta ad un altro fatto: in Italia si sono costruiti tronchi limitati di linee che dovevano avere un diverso sviluppo, ed allora si capisce che se dobbiamo fare una linea, ad esempio, dall'Adriatico al Tirreno e la interrompiamo ad 1/3 o a metà del percorso, questa linea finisce per essere passiva, ma se la completassimo le cose andrebbero diversamente.

Altri sostengono che certe linee ferroviarie vale la pena di sopprimere per convogliare tutto il traffico sulla strada rotabile. Questo problema è da esaminare, il Ministro dovrà rispondere caso per caso, con dati precisi non vagamente come più volte ha fatto. Io per esempio debbo anticipare una risposta per quanto concerne la ferrovia Fabriano-Urbino, per dire che non solo non è stata ricostruita la ferrovia, ma neppure sono stati ricostruiti tutti i ponti dell'unica strada carrozzabile esistente. Ci sono ancora molte deviazioni, a causa dei ponti distrutti e non ricostruiti, la strada è inoltre stretta, polverosa e con molte curve, eppure sono passati 8 anni dalla

fine delle ostilità. Un Ministero preoccupato degli interessi nazionali e delle esigenze delle popolazioni, nel momento in cui prendeva la decisione di non ricostruire la ferrovia, doveva preoccuparsi anzitutto di ricostruire i ponti dell'unica strada esistente, di correggere le curve troppo accentuate, di allargare la strada, di asfaltarla; tutte cose invece che non si sono fatte. Se si vogliono sopprimere alcune ferrovie, io mi chiedo che cosa si vuol fare in sostituzione di esse. Si vogliono asfaltare le strade o no? Si vogliono ricostruire i ponti o no? Ci si vuol decidere o no ad allargarle?

Per quanto concerne, per esempio, questa ferrovia, la Fabriano-Urbino, a mio parere, si impone la ricostruzione non perchè il tratto da Fabriano ad Urbino non possa essere sostituito da una buona strada carrozzabile capace di soddisfare le esigenze di quelle popolazioni, ma perchè la Fabriano-Urbino deve diventare la Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna. Molte opere di grande valore sono state eseguite tra Urbino e Sant'Arcangelo di Romagna, ma di completare l'opera non si parla. Il completamento di questa ferrovia ha un valore, oltre che provinciale, nazionale, perchè tutto il traffico tra l'Italia centro-meridionale e il settentrione si svolge lateralmente attraverso l'unica linea esistente, quella Adriatica.

Una parte notevole di merci e di viaggiatori potrebbe invece essere incanalata in questa ferrovia qualora si costruisse. Ecco perchè, a mio giudizio, ci troviamo di fronte ad una ferrovia che deve essere ricostruita e condotta a termine verso il luogo di innesto, Sant'Arcangelo di Romagna sulla Ancona-Bologna.

L'altro tronco di cui bisognerebbe tener conto è quello di Fano-Fossombrone-Fermignano-Urbino di cui pure non è stata completata la ricostruzione. Il treno funziona presentemente fra Fano e Fossombrone. Per l'altro breve tratto di circa 17 chilometri da Fossombrone a Fermignano-Urbino, tutte le opere murarie sono state ricostruite quando era ministro l'onorevole Ferrari, eppure, dopo tanti anni, non si sono trovati i pochi milioni necessari per collocare i binari in questo tratto, per cui i centri toccati dalla ferrovia sono isolati da ogni collegamento ferroviario. Tutto ciò mi sembra intollerabile, e poichè tale ferrovia dovrebbe essere prolungata fino ad Arezzo, mi sembra evidente l'esigenza di accelerare i lavori per completare la ricostruzione, creando al tempo stesso le condizioni per le opere ben più importanti per lo sbocco ad Arezzo, secondo quanto prevede lo stesso piano nazionale delle nuove costruzioni ferroviarie.

Queste sono le ragioni che mi hanno spinto a presentare l'ordine del giorno che l'onorevole Ministro conosce.

Da quanto sono andato brevemente ad esporre appare chiaro che non si può ulteriormente rinviare il completamento delle opere indicate. Dalla risposta che darà l'onorevole Ministro i cittadini interessati saranno in grado di giudicare se vi è o no qualche cosa di cambiato nella politica produttivistica e del massimo impiego della mano d'opera da parte di questo Governo rispetto ai governi che l'hanno preceduto. (*Applausi*).

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

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

TRABUCCHI. Onorevoli colleghi, comincio schematicamente, data l'ora tarda, Lago di Garda: avete sentito l'eloquenza del senatore Zane e la forza delle argomentazioni del senatore Buizza. Non vorrei che con questo il Ministro si dimenticasse che il Lago di Garda è per metà bresciano e per metà veronese, soprattutto agli effetti di quel servizio di navigazione che normalmente dimentica la riva veronese. Tanto è vero che dai vari poeti l'unico che è veronese, Catullo, è stato trasferito attraverso il suo piroscafo, sul lago Maggiore. (*Ilarità*).

Veniamo ai problemi più pressanti. Vorrei, in merito al problema ferroviario che l'attenzione del Ministro si fermasse sugli orari di lavoro e sulle ferie del personale. Per lo meno alla direzione compartimentale di Verona troppo personale è in arretrato con i riposi e le le ferie. Ora se è questione di giustizia dare riposo a chi lo merita, in materia ferroviaria è questione anche di sicurezza, perchè non si può pretendere che un servizio vada bene com-

pensando i riposi non goduti ma non facendoli godere in realtà, perchè il denaro interessa da un punto di vista economico, ma non compensa da un punto di vista della stanchezza, soprattutto psichica, che non apparendo agisce più gravemente ed impedisce la celerità dei riflessi e l'attenzione.

Sempre in materia di personale ferroviario porto la lamentela dell'eccessivo numero degli incarichi per funzioni di grado superiore. In materia di lavoro normale si sa che un incarico per lavori attinenti a grado superiore è sufficientemente compensato ma dove per le funzioni di grado superiore sono richieste particolari competenze o particolari capacità tecniche, può succedere che riceva un incarico per una funzione di grado superiore (e ciò è specialmente importante per il personale viaggiante) chi non dà invece sufficiente garanzia. Quindi e per giustizia e per sicurezza bisogna fare attenzione.

Per quanto riguarda il personale ferrotranviario, raccomando al Ministro di mettere in studio le necessarie modifiche al testo del decreto 8 gennaio 1931, n. 148 per il coordinamento dell'equo trattamento con la legge sindacale: oggi che la legge sindacale non si applica più, la legge 8 gennaio 1931 è, come un uomo con una gamba sola, senza contare che è anche notevolmente in arretrato perchè contiene ancora quel famoso articolo 10 sulla brevissima decadenza in tema di ricorsi gerarchici, di 55 giorni per le azioni giudiziarie, che ormai, di fronte ad una costituzione che tutela il lavoro, è anche anacronistica.

Per quanto riguarda il personale delle autovie ricordo che dal 1912 l'Italia ha cominciato a regolare lo stato giuridico del personale delle tramvie concesse. Il personale delle autovie è invece affidato soltanto ai contratti collettivi, oggi contratti collettivi di diritto privato. Ma in relazione alle natura e all'importanza delle autovie non è bene lasciare alla pattuizione privata la regolamentazione del lavoro di quel personale perchè sulle autovie viaggiano i cittadini, e gli autopulmann viaggiano per la strada; quindi rappresentano o possono rappresentare, se non sufficientemente ben guidate, anche un pericolo per gli altri utenti della strada. Ora, non si domanda che ci sia uno stato giuridico che dia la stabilità, ma che garantisca anche qui orari di lavoro, riposi e ferie, cioè che garantisca la sanità fisica: il persistere della sanità fisica dei conducenti sembra assolutamente necessaria. Sarà da raccomandare poi in sede di bilancio del lavoro che questa regolamentazione si estenda anche al personale dei servizi di trasporto su strada, perchè è ben noto che molto spesso gli incidenti su strada accadono per l'eccessiva stanchezza di questo personale al quale non è garantito in nessun modo un minimo di riposo nè un minimo di ferie se non dai contratti collettivi, i quali ammettono purtroppo sempre quel famoso compenso in denaro.

E poichè parliamo del personale delle autovie, credo necessario che si introduca anche l'esame psicotecnico prima del rilascio delle patenti almeno per questo particolare personale che è costretto da esigenze di orario a mantenere una velocità molto spesso superiore anche a quella che forse l'ingombro stradale permetterebbe. L'esame psico-tecnico dovrebbe essere rinnovato a periodi abbastanza brevi per garantire la sicurezza dei viaggiatori e quella di chi circola per le strade. E in materia di personale non ho altro da dire.

In materia di ferrovie vorrei domandare assicurazioni all'onorevole Ministro per il progetto di trasformazione da ferrovia privata a scartamento ridotto a ferrovia a scartamento normale gestita dalle Ferrovie dello Stato della Dobbiaco-Calalzo non tanto perchè non sappia che le difficoltà della sua realizzazione sono infinite, quanto perchè interessa tutto il Veneto che la ferrovia si faccia. Che poi si faccia Dobbiaco-Calalzo o Calalzo-Auronzo-Brunico non interessa, purchè non si faccia soltanto il tratto Cortina-Brunico, ma tutto il tratto, perchè Cortina è e deve rimanere legata alla provincia di Belluno ed al Veneto, in quanto Veneta e Veneta deve rimanere.

Sulla ferrovia Verona-Bologna: si è parlato qui del raddoppiamento del binario della Genova-La Spezia, ma teniamo presente che c'è sempre il problema del raddoppiamento del binario anche sulla Verona-Bologna che è l'unico tratto tra il Brennero e Napoli a binario unico e che rappresenta anche per noi un grave guaio perchè se non partiamo da qui alle 13,40 dobbiamo arrivare solo al mattino alle 4. Non

lo domandiamo per noi, noi esperimentiamo il difetto, noi veronesi e voi bresciani.

Nella ricostruzione raccomanderei i carri frigoriferi. Per noi che siamo esportatori di generi ortofrutticoli assistere alla lotta estiva per l'accaparramento dei carri frigoriferi è un doppio dolore, dolore locale di cittadini veronesi (o bolognesi per i bolognesi), ma anche dolore di italiani, perchè la frutta non è una merce che si possa conservare a lungo, e quindi è una ricchezza, destinata all'esportazione, che se ne va quando i carri frigoriferi non sono pronti e sufficienti.

Fatte tutte queste raccomandazioni da porre all'attenzione del Ministro credo di aver mantenuto la promessa di essere breve. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Debbono ancora essere svolti diversi ordini del giorno, i cui presentatori si sono iscritti a parlare prima della chiusura della discussione generale.

Si dia lettura dei quattro ordini del giorno presentati dal senatore Corbellini.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevando che la richiesta, espressa nell'ordine del giorno accettato dal Ministro dei trasporti ed approvato dal Senato nella seduta del 4 luglio 1952, non è stata realizzata perchè entro il 30 novembre 1952 non furono pubblicati i risultati dell'esercizio finanziario 1951-52 delle Ferrovie dello Stato, invita il Ministro a provvedere d'urgenza anche alla pubblicazione dei risultati per l'esercizio 1952-53 e a disporre fin d'ora che il sopracitato termine di legge venga rispettato a principiare dall'esercizio 1953-54 »;

« Il Senato, rilevando che la legge 2 agosto 1952, n. 1221, non ha avuto ancora alcuna applicazione, mentre la necessità dell'ammodernamento delle ferrovie concesse si fa sempre più imperiosa per migliorare i servizi e diminuire i contributi dello Stato, invita il Ministro dei trasporti ad iniziare al più presto i lavori più urgenti; con che si ridurranno anche gli ingenti residui di cassa che sono stati messi in evidenza nella discussione del bilancio generale dello Stato »;

« Il Senato, rilevando che la prima parte della metropolitana di Roma aperta all'esercizio in occasione dell'E. A. 53 ha costituito un insuccesso perchè la frequentazione media dei treni anche nei giorni festivi non supera le dieci persone e molti di essi effettuano qualche volta il percorso anche completamente vuoti, invita il Ministro dei trasporti a sollecitare l'apertura dell'intiero percorso razionalizzando i servizi della metropolitana e quelli di superficie interessati, in armonia con le esigenze dei traffici della capitale »;

« Il Senato, riaffermando la urgente necessità di provvedere ad un radicale miglioramento della rete nazionale di strade e di autostrade, specialmente per le arterie congestionate e divenute pericolose al traffico automobilistico in continuo aumento; rilevato che il Ministero dei trasporti si attarda a concedere il proprio benestare per il completamento della autostrada Torino-Milano-Venezia con la costruzione da tempo attesa del tratto Brescia-Padova, perchè le Ferrovie dello Stato hanno espresso il proprio parere sfavorevole motivandolo con la ragione che il completamento stesso aumenterebbe la attuale concorrenza alla linea ferroviaria di grande traffico ad essa parallela; esprime il preciso voto che il Ministero dei trasporti si affianchi a quello dei lavori pubblici per attuare rapidamente la sana e lungimirante politica dei traffici ferroviari e stradali da tutti auspicata, ricercando le possibilità di assestamento economico del bilancio di esercizio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato in un sano clima di concorrenza industriale, nelle necessità e nei limiti richiesti dalla propria funzione sociale, nell'ammodernamento continuo della organizzazione tecnica dei propri servizi e nella oculata amministrazione aziendale, abbandonando opposizioni indiscriminate di vecchio sapore protezionistico grandemente nocive al progresso dei trasporti di un paese civile ».

PRESIDENTE. Il senatore Corbellini ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

CORBELLINI. Rinuncio a svolgere i miei ordini del giorno perchè confido che le risposte

che ad essi darà l'onorevole Ministro saranno esaurienti e soddisfacenti.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Montagnani, Colombi e Alberganti.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che dalla sistemazione della stazione di Porta Nuova a Milano e delle linee Varesine che vi fanno capo dipende l'attuazione del piano regolatore di quella città, la costruzione del nuovo centro direzionale ed il completo rinnovamento di un intero quartiere che dal punto di vista dell'igiene e dell'edilizia è uno dei peggiori della metropoli lombarda, considerato che il problema è sul tappeto da quasi mezzo secolo e che si sarebbe dovuto risolvere da circa vent'anni, in quanto da tale epoca esiste una convenzione fra l'Amministrazione comunale milanese e quella statale, convenzione che si continua ad eludere malgrado le ricorrenti promesse di Ministri, invita il Governo a stanziare con urgenza la somma di circa cinque miliardi necessari a portare a compimento l'opera di cui trattasi, opera che non può essere ulteriormente dilazionata essendo essenziale per la sistemazione urbanistica e lo sviluppo di Milano ».

PRESIDENTE. Il senatore Montagnani ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MONTAGNANI. Signor Presidente, onorevole Ministro, mi limiterò ad esporre gli elementi essenziali delle questioni contenute nell'ordine del giorno, perchè se dovessi svilupparle estesamente prenderei troppo tempo all'Assemblea.

Comincerò col ricordarle, onorevole Ministro, che tra il comune di Milano e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato esiste un atto di cessione. Si tratta di roba vecchia, anzi direi stantìa, se non addirittura ammuffita, come risulta dalla premessa di questo atto di cessione che dice: « Vittorio Emanuele III, per grazia di Dio e volontà della Nazione, Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia ».

Il documento poi prosegue: « L'anno 1939, il giorno 4 del mese di febbraio in Milano ecc. ».

E poi: « Si premette: con convenzione intervenuta fra lo Stato ed il comune di Milano in data 28 luglio 1931 approvata con regio decreto-legge 17 settembre 1931, n. 1266, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 246 del 23 ottobre 1931, il Comune si impegnò a costruire sull'area del Corso di Porta Vittoria cedutagli dallo Stato in permuta di altri immobili, ed entro il termine di anni cinque dalla data di consegna dell'area stessa, un palazzo per gli uffici giudiziari e ad arredarlo, in attesa che tale impegno del Comune sarebbe rimasto fermo anche nel caso che l'onere di provvedere ai locali ed i mobili per gli uffici giudiziari fosse trasferito per legge a carico dello Stato; in tal caso però lo Stato avrebbe dovuto corrispondere al Comune un equo canone d'affitto tanto per i locali quanto per i mobili.

« Il comune di Milano, piuttosto che mantenere la proprietà del costruendo fabbricato e riscuotere dallo Stato i canoni di affitto, ha offerto di cedere allo Stato il fabbricato completamente finito ed ammobiliato ed in corrispettivo ha chiesto la cessione degli immobili di proprietà delle Ferrovie dello Stato costituenti l'ex scalo Sempione, parte dello scalo Garibaldi e parte della stazione di Porta Nuova, interessanti il piano regolatore della città ».

Data questa premessa, si passa poi a trascrivere i vari articoli della convenzione, dei quali mi limito a citare l'articolo 4 che interessa più da vicino l'oggetto del mio ordine del giorno.

Esso dice: « Sulle aree dello Scalo Garibaldi e della stazione di Porta Nuova, che rimarranno di proprietà della amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'amministrazione stessa provvederà all'impianto di una nuova stazione e dell'allacciamento di tale stazione con lo Scalo Farini nonchè di un binario di raccordo fra il detto allacciamento e la antica linea per Monza che verrà ripristinata.

« L'esecuzione degli impianti di cui sopra, compreso il ripristino della vecchia linea per Monza, verrà attuata previo abbassamento del piano del ferro, in modo che il comune di Milano potrà stabilire le comunicazioni stradali previste dal Piano regolatore con opportune opere di sovrapassaggio sulla ferrovia.

« L'attuazione delle singole opere sovrapassanti la ferrovia verrà di volta in volta regolata tra l'amministrazione delle Ferrovie dello Sta-

to ed il comune di Milano mediante apposite convenzioni per far risultare le particolari condizioni tecniche ed amministrative alle quali, di comune intesa, dovranno essere subordinate le opere stesse ».

Si tratta dunque di una partita di dare ed avere tra l'Amministrazione dello Stato ed il comune di Milano. Il Comune ha fatto fronte ai propri impegni, cioè ha dato, però non ha avuto nessuna contropartita e lo Stato è tuttora inadempiente dopo tanti anni.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Consiglio dei ministri ha già approvato quindici giorni fa il disegno di legge per i 5 miliardi e mezzo, il quale è attualmente alla firma del Presidente della Repubblica.

MONTAGNANI. Questa era l'informazione che mi interessava, e pertanto ora il mio compito è facilitato.

Onorevole Ministro, ella si renderà perfettamente conto della gravità di questa situazione la quale ha delle conseguenze, le quali permangono tuttora, di ordine politico e morale, in quanto che il prestigio dello Stato è leggermente scaduto nei confronti della cittadinanza milanese. Non solo, ma si registrano conseguenze anche di ordine materiale perchè dalla sistemazione della stazione di Porta Nuova e delle ferrovie Varesine dipende l'attuazione del nuovo Piano regolatore della città di Milano, cioè lo sviluppo e l'ammodernamento della città e dipende un migliore livello di igiene e di civiltà per un intero rione popolare della nostra città oggi staccato dal resto di Milano, tanto che ha assunto il nome di Quartiere dell'Isola.

Ma un'altra ragione impone l'inizio accelerato di questi lavori, il fatto che se non si liberano quelle aree non è possibile neanche la costruzione del nuovo centro direzionale così come previsto dal Piano regolatore elaborato dopo la liberazione. Il centro direzionale è necessario perchè il centro cittadino è così ingorgato dal traffico che molte aziende pubbliche e private non possono espandersi come è necessario per il dinamismo della metropoli lombarda. Non è da credere che l'inadempienza dello Stato sia dovuta alla pigrizia dei cittadini milanesi perchè anzi negli ultimi anni vi sono state lunghe campagne di stampa e vi sono state riunioni apposite del nostro Consiglio comunale nelle quali si sono votati ordini del giorno all'unanimità e perfino si è presentata la proposta di far causa all'Amministrazione statale per la sua inadempienza. Devo aggiungere che non c'è stato Ministro dei trasporti dal 1948 ad oggi che non abbia solennemente promesso l'immediata esecuzione dei lavori di cui sto parlando. In quelle promesse si è particolarmente distinto l'onorevole Malvestiti che anche nella recente campagna elettorale analoga promessa fece alla cittadinanza ed anzi inaugurò la prima pietra della stazione provvisoria, ma in un secondo tempo ebbe ad affermare che gli stanziamenti mancavano. È stato anche in questa orgia di promesse che si sono succeduti i telegrammi dal Ministero dei trasporti ed anche dal Ministero del tesoro. Ho visto anche un telegramma in cui un alto funzionario della sua amministrazione, onorevole Ministro, dà alla città di Milano l'assicurazione che il Consiglio dei ministri ha stanziato 5 miliardi e mezzo di lire per questi lavori. Lei, onorevole Ministro, mi conferma che il Consiglio dei ministri si è occupato favorevolmente di questa questione. Io la ringrazio a nome della cittadinanza milanese, ma vorrei che lei gentilmente mi desse una assicurazione più precisa e cioè quando i lavori saranno iniziati, quando potremo avere la sicurezza che lo Stato adempirà ad un suo preciso dovere. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Braschi.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a provvedere perchè nel corso del presente esercizio finanziario siano finalmente portati a termine i lavori di ricostruzione della ferrovia Faenza-Firenze che si trascinano da tanti anni con grave detrimento dei servizi e dei collegamenti fra la Toscana e la Romagna e con grave danno e disagio delle popolazioni interessate »;

« Il Senato invita il Governo ad accelerare e rendere più rapidi ed efficienti i collegamenti ferroviari sulle linee secondarie, parallelamente a quanto si sta facendo su quelle principali, mediante l'adozione, occorrendo, di nuove elet-

tromotrici che rispondono, su tali linee, alle esigenze dei viaggiatori, con minori spese di esercizio.

In particolare invita il Governo a volere istituire in via permanente sulla Bologna-Pistoia-Firenze almeno una coppia di direttissimi, secondo ripetute promesse dell'Amministrazione ferroviaria ».

PRESIDENTE. Il senatore Braschi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BRASCHI. Signor Presidente, rinuncio a svolgere i miei due ordini del giorno nella speranza che possano avere una risposta diversa da quella che hanno avuto dai predecessori dell'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Perrier e Baracco.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a rinnovare ed intensificare ogni sforzo perchè siano ripresi al più presto i lavori della ferrovia Cuneo-Nizza nell'interesse economico non solo delle limitrofe regioni interessate, ma anche degli scambi tra l'Italia e la Francia.

PRESIDENTE. Essendo assenti i presentatori, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Montagnani, Pucci e Banfi.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, tenuto conto che vasti strati dell'opinione pubblica milanese ed in particolare i ripetuti voti espressi da noti tecnici italiani e dalla maggioranza dei membri dell'Istituto nazionale di urbanistica, sezione di Milano, reclamano una più vasta conoscenza sulla imminente decisione nei riguardi della metropolitana di Milano, fa voti perchè il Ministero dei trasporti intervenga presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè, prima ancora che il Consiglio superiore dei lavori pubblici entri nell'esame di merito del progetto, accolga i voti espressi perchè in prima instanza il progetto sia discusso in seno agli Ordini e le Associazioni degli architetti e degli ingegneri di Milano, in modo da portare ai Ministeri interessati nuovi risultati tecnici e nuove proposte, atte a garantire alla città di Milano una soluzione che tenga conto delle prospettive di progresso e di sviluppo nel campo dei trasporti urbani ».

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

MONTAGNANI. Rinuncio a svolgerlo e mi affido alla benevolenza del Ministro.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Mastrosimone.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a tener presenti le richieste delle popolazioni della Lucania, le quali reclamano qualche carrozza nuova sulla ferrovia Calabro-Lucana che congiunge Montalbano Jonico a Matera e Potenza a Laurenzana ».

PRESIDENTE. Essendo assente il presentatore, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Cianca.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a prolungare fino ad Ancona la progettata elettrificazione della linea Foggia-Pesaro e ad accelerare, classificandola tra i lavori da eseguirsi non in un secondo ma in un primo tempo, la costruzione della ferrovia Arezzo-Pesaro ».

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

CIANCA. Per economia di tempo rinuncio a svolgerlo, esprimendo la speranza che il Ministro ci dia sufficienti assicurazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore De Luca Carlo.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, constatata la persistente deficienza numerica delle automotrici che impedi-

sce tuttora di aumentare, in relazione alle legittime esigenze delle popolazioni interessate, le corse giornaliere, in ispecie sulle linee ferroviarie di secondaria importanza;

ritenuto che l'aumento delle corse con convogli ordinari, là dove sia conveniente e consigliabile l'impiego di automotrici, non potrebbe essere legittimato in alcun modo, perchè implicherebbe impianti, consumi e dispendi senza confronto più onerosi;

rilevato come la situazione deficitaria del servizio, in ordine al numero delle corse giornaliere, si sia stabilizzata, ormai da vari anni, nonostante reiterate e sempre più pressanti richieste da parte di tutti gli interessati;

ritenuta la necessità di provvedere senza ulteriore indugio all'aumento delle corse in oggetto e la convenienza assoluta di farlo mediante automotrici;

invita il Governo a disporre sollecitamente la costruzione di un congruo numero di automotrici che consenta insieme il soddisfacimento delle legittime esigenze, in modo speciale, delle zone servite dalle ferrovie di secondaria importanza ed, in genere, una razionale e saggia economia, così nelle spese di impianto come in quelle di gestione ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

DE LUCA CARLO. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori Palermo e Valenzi.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che la città di Napoli, fondamentale centro ferroviario del Mezzogiorno, nonostante i ripetuti impegni assunti dal Governo e nonostante i ripetuti annunci di stanziamenti per la costruzione di una nuova grande, moderna stazione, continua a doversi accontentare della sua vecchia stazione che non è assolutamente degna delle più grande città del Mezzogiorno d'Italia, invita il Governo a voler provvedere di urgenza e senza ulteriori dilazionamenti alla sistemazione della nuova stazione di Napoli »;

« Il Senato, considerato che la costruzione della ferrovia circumflegrea agevolerebbe non solo le comunicazioni fra la zona Flegrea e Napoli ma contribuirebbe pure allo sviluppo industriale, economico e turistico ed aprirebbe una nuova possibilità di lavoro per quelle popolazioni; considerato che la costruzione di detto tronco ferroviario fu impostata fin dal 1945 e che malgrado le numerose assicurazioni nulla o ben poco si è fatto per la sua realizzazione; invita il Governo a voler provvedere con ogni urgenza affinchè questa opera così utile per la provincia di Napoli possa finalmente essere condotta a termine ».

PRESIDENTE. Essendo assenti i presentatori si intende che abbiano rinunciato a svolgerli.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Carelli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, considerate le opportunità di procedere ad un miglioramento dei servizi ferroviari riguardanti il compartimento di Ancona, rilevata l'importanza commerciale, industriale, agricola delle zone servite dal compartimento medesimo, invita il Governo ad aumentare il numero delle automotrici a disposizione del deposito di Fabriano e a completare con la massima urgenza l'elettrificazione del tronco ferroviario Ancona-Pescara ».

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

CARELLI. Il mio ordine del giorno tende ad ottenere dal Governo la realizzazione di un programma di lavoro capace di orientare verso la sistemazione definitiva un problema già altre volte discusso ma non ancora risolto. Mi sia consentito rilevare che la soluzione è di ordine unitario anche se molteplici sono gli aspetti che ad essa si riferiscono. Infatti, la costruzione del secondo binario della linea Ancona-Pescara è resa possibile dal fatto che vi è lo spazio per questa costruzione grazie agli encomiabili accorgimenti degli amministratori di 60 anni fa, che hanno provveduto a mantenere la sede necessaria e sufficiente per poter collocare il secondo binario. Poichè è ovvio che un'opera così importante debba es-

sere affrontata con una certa sollecitudine, noi abbiamo fiducia nella comprensione ed operosità dell'onorevole Mattarella e siamo sicuri che farà quanto è nelle sue possibilità perchè la richiesta abbia pratica attuazione.

Per ottenere inoltre una maggiore regolarità nel servizio ferroviario riguardante il compartimento di Ancona, sarebbe sommamente gradito che l'onorevole Ministro esaminasse l'opportunità di disporre la costruzione del raddoppio del binario lungo la linea Porto Civitanova-Pescara e provvedesse ad aumentare il numero delle automotrici nel deposito di Fabriano, rendendo così possibile il ripristino del collegamento diretto tra Macerata ed Ancona.

Mi ricollego, per questo punto, all'ordine del giorno presentato dall'onorevole De Luca, il quale propone la elettrificazione del tronco Sulmona-Pescara.

L'elettrificazione di tale tronco determinerebbe il completamento dell'anello Roma-Pescara-Ancona-Roma, che sarebbe di grandissimo interesse per l'economia delle operose popolazioni delle Marche e dell'Abruzzo, le quali, onorevole Mattarella, sarebbero a lei molto grate se prendesse in considerazione le modeste proposte che ho fatto e il cui accoglimento porterebbe un contributo notevolissimo, non solo all'economia dell'Amministrazione ferroviaria, ma soprattutto all'economia agricola, industriale e diciamo pure commerciale della zona che ho segnalato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Romano Antonio.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato fa voti perchè sia dato impulso ai presupposti per l'inizio della costruzione del tronco ferroviario Regalbuto-Nicosia, che dovrà essere il prolungamento del tronco già costruito ed in esercizio Catania-Regalbuto, tronchi ferroviari da congiungersi con quello proveniente da Trapani, destinati tutti ad unire il mare di detta città con quello di Catania, a guisa di diagonale del triangolo siculo.

« Fa altresì voti perchè la stazione ferroviaria di Enna sia messa in condizione di soddisfare le esigenze del traffico notevolmente aumentato per il movimento turistico, con la costruzione di un sottopassaggio e di una seconda tettoia quanto mai necessaria durante la stagione invernale per la sosta dei viaggiatori ».

PRESIDENTE. Il senatore Romano Antonio ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

ROMANO ANTONIO. I due problemi inseriti nel mio ordine del giorno, uno di maggiore importanza e l'altro di importanza minore, sono a conoscenza dell'onorevole Ministro meglio di me e sono sicuro che se egli avesse le possibilità, se non vi fossero cioè impedimenti di bilancio, provvederebbe immediatamente alla soluzione di questi importanti problemi. Per quanto riguarda il primo problema, che è quello di importanza maggiore, vale a dire la costruzione del tronco ferroviario Regalbuto-Nicosia, non credo che si possa fare la questione della concorrenza tra la rotaia e l'autostrada, questione di concorrenza per cui alcuni tronchi sono stati abbandonati. In Sicilia abbiamo già assistito all'abbandono di un tronco, quello tra Leonforte e Nicosia.

Nel caso in esame non si può fare questa questione di concorrenza perchè nell'interno della Sicilia esistono ben poche strade ordinarie. D'altra parte non è questo un piccolo tronco, ma un tronco importantissimo, senza dire che già due tronchi sono costruiti, quello che da Trapani conduce a Castelvetrano, quello che unisce Catania a Schettino e a Regalbuto. Quindi l'abbandono sarebbe anti-economico. D'altra parte, se non erro, il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è già interessato della questione e nella distribuzione dei lavori ha fatto una distinzione dei lavori classificandoli di primo, secondo, terzo e quarto tempo. Il tronco Regalbuto-Nicosia è stato incluso nei lavori di primo tempo. L'onorevole Ministro, quando era sottosegretario, due anni or sono ci onorò dela sua presenza nell'inaugurazione del tronco Catania-Regalbuto e ricorderà certamente l'entusiasmo con cui quelle popolazioni lo accolsero. In quella circostanza egli promise che la ferrovia avrebbe proseguito fino a Nicosia. Oggi che l'onorevole Mattarella ha una maggiore autorità, in quanto è Ministro dei trasporti, possiamo sperare che questa promessa venga mantenuta.

Per quanto riguarda il secondo problema, mi rimetto a quanto ho detto nel mio ordine del giorno. Si tratta della costruzione di una semplice tettoia ad evitare che i passeggeri siano costretti ad attendere allo scoperto. Non insisto poichè l'onorevole Ministro conosce già la situazione e tutti ci auguriamo che si possa ben presto provvedere alla costruzione di un sottopassaggio e di una pensilina, in modo da rendere possibile il traffico dei viaggiatori di Enna con una certa comodità.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Elia.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che nelle Marche le comunicazioni ferroviarie, distrutte per eventi bellici, non sono state ripristinate nella loro completezza, con grave danno delle popolazioni, invita il Governo a voler provvedere colla massima urgenza a porre in esercizio la linea Pesaro-Urbino che attualmente lo è solo nel tratto Pesaro-Fossombrone.

« In tal modo si lasciano senza allacciamento ferroviario, sia Fermignano, centro industriale di notevole importanza, sia Urbino, città universitaria e mèta di turismo pel suo magnifico Palazzo ducale.

« Ciò è tanto più facile in quanto tutte le opere murarie sono state già eseguite con urgente spesa e la linea diventerebbe sicuramente più redditizia pel suo completamento che incrementerebbe assai il numero dei viaggiatori, mentre le spese vive d'esercizio rimarrebbero immutate ».

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

ELIA. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, avrei potuto rinunciare allo svolgimento di questo ordine del giorno perchè esso ha lo stesso oggetto di quello svolto dal collega Cappellini. Lo faccio solo per sottolineare che di questo problema mi sono occupato altre volte anche io, in unione al collega onorevole Carrara ed anche con intervento nell'ultima discussione del bilancio dei Trasporti, purtroppo ottenendo una risposta negativa del Ministro di allora. Io confido perciò più che nella votazione degli ordini del giorno, in una assicurazione che l'onorevole Ministro vorrà dare, tanto più che ho cercato di limitare al massimo possibile le richieste, che riguardano soprattutto la provincia di Pesaro che ho l'onore di rappresentare. Le Marche certo non rinunciano e non possono rinunciare alla ricostruzione dei tratti ferroviari non ancora compiuti, distrutti dalla guerra. Ma riconosco che per la linea che va da Fabriano-Pergola-Fermignano ad Urbino, si tratta di affrontare ingentissime spese per la ricostruzione di viadotti, che importerebbero un aggravio molto forte alla Amministrazione ferroviaria. E siccome si tratta di una linea indubbiamente, almeno per il momento, secondaria, riconosco che si possa dilazionare ancora nel tempo questa ricostruzione. E ciò ritengo non voglia significare mancanza di buona volontà da parte del Governo.

Ma c'è, signor Ministro, un problema che può essere risolto e che io penso debba essere risolto immediatamente, perchè non può neppure portare aggravio alla Amministrazione delle ferrovie. È quello del brevissimo tratto di linea ferroviaria che congiunge Fossombrone alla città di Urbino. Si tratta — l'ha detto già il collega Cappellini — di appena 17 chilometri: si tratta di una linea che è già stata ricostruita in tutti i suoi manufatti, ponti, massicciate, ecc.; tale linea darebbe il congiungimento ferroviario ad una città di tradizioni illustri e gloriose come Urbino, una città che anche oggi è centro univeristario, e che dovrà svilupparsi sempre più anche nelle sue attività turistiche perchè ha il magnifico Palazzo Ducale, monumento unico della rinascenza italiana, che ogni studioso, ogni persona colta desidera vedere certamente. Ma oggi le difficoltà per arrivare ad Urbino sono grandissime, appunto perchè manca una congiunzione diretta, pur così facile, con la linea ferroviaria, che, da Pesaro, va solo fino a Fossombrone. E in questo tratto che non è ancora servito dalla linea ferroviaria, c'è anche Fermignano, un piccolo centro, industrialmente progredito, dove ci sono fabbriche di lana e di pasta e che quindi darebbe un incremento notevole all'attività economica della linea ferroviaria.

Se la linea non fosse in esercizio, forse non oserei domandare al Ministro di iniziare i lavori, ma, ripeto, la linea è in esercizio fino al piccolo centro di Fossombrone: è assurdo che essa tralasci i due centri principali e più importanti quando questo si può fare con un minimo di spesa. Per queste ragioni penso che l'onorevole Ministro vorrà prendere in benevola considerazione questa mia richiesta e darmi una risposta che assicuri le popolazioni della zona del Metauro, le popolazioni agricole e industriali della provincia di Pesaro, che il loro desiderio e la lunga attesa saranno finalmente esauditi ed esse vedranno — e ne avranno grande riconoscenza per il Ministro — soddisfatta una delle loro maggiori aspirazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Turchi, Nacucchi, Barbaro, Marina, Ragno, Franza, Arcudi, De Marsico, Crollalanza, Zagami, Trigona della Floresta, Buglione e Lubelli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, considerato che fino all'anno 1943 i ciechi civili godevano, per sè e per l'accompagnatore — e su presentazione di richiesta rilasciata di volta in volta dall'Unione italiana ciechi — di una riduzione ferroviaria del 50 per cento allorchè viaggiavano sulle Ferrovie dello Stato per motivi di cura, studio e di lavoro;

considerato che il cieco, per la necessità di essere accompagnato da una guida è costretto a sobbarcarsi a una spesa che supera quella del viaggiatore a tariffa comune, quando la riduzione accordatagli sia inferiore alla metà del costo del biglietto ordinario;

constatato che oggi la riduzione in parola è ridotta a circa il 30 per cento;

considerato inoltre che un provvedimento più favorevole non inciderebbe sensibilmente sul bilancio delle Ferrovie dello Stato, dato il numero esiguo dei ciechi che normalmente viaggiano, nè potrebbe essere invocato da altre categorie di cittadini per la particolare condizione in cui i ciechi si trovano, e rappresenterebbe quindi un puro e semplice ritorno ad una situazione preesistente;

invita il Governo a ripristinare in favore dei privi della vista una tariffa ferroviaria che consenta loro il beneficio della riduzione del 50 per cento, applicando nei loro confronti la tariffa n. 6 ».

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

TURCHI. Poichè l'ordine del giorno è già molto esauriente in se stesso, e si tratta di materia puramente umanitaria per cui ritengo che l'onorevole Ministro vorrà accoglierlo, rinunzio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica fa voti affinchè — per l'omogeneità e la rapidità del servizio e per la eliminazione dei seri inconvenienti di trasbordo — sia disposta con ogni urgenza la elettrificazione del tronco ferroviario Pescara-Sulmona della linea Pescara-Roma ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

DE LUCA ANGELO. Signor Presidente, onorevole Ministro, in relazione a quanto è stato richiesto dal senatore Carelli nel suo ordine del giorno e in concomitanza con esso, invoco col mio ordine del giorno l'elettrificazione del tronco ferroviario Sulmona-Pescara facente parte della linea Roma-Pescara. La Roma-Pescara è un'arteria importantissima, trasversale del centro dell'Italia, ed è formata da un primo tronco (Roma-Sulmona) elettrificato e da un secondo tronco (Sulmona-Pescara) servito ancora con motori a nafta o con locomotive a vapore. Ognuno vede quali seri inconvenienti si verifichino nel trasbordo che si deve fare nella stazione di Sulmona per passare dalla trazione elettrica alla trazione a vapore o a quella a nafta, specialmente nella stagione invernale e con particolare riguardo per le donne, i bambini, i vecchi e gli ammalati. Questo trasbordo spesso comporta un tempo di circa 20 minuti; sicchè l'intiero percorso

Roma-Pescara di 240 chilometri viene fatto con quasi 5 ore mediante i treni rapidi. Non aggiungo commenti su questo tempo che è veramente eccessivo e che non si può più giustificare.

La Cassa del Mezzogiorno ha assunto l'onere finanziario per l'elettrificazione della linea Foggia-Pescara e con l'ordine del giorno Carelli si invoca l'elettrificazione del tratto Roma-Pescara. Gli organi tecnici del Ministero dei trasporti di fronte alle ripetute richieste delle popolazioni interessate e dei vari enti, Camera di commercio, Amministrazione provinciale, Comune, ecc., che invocano l'elettrificazione del tratto in parola, hanno opposto sempre delle difficoltà di natura tecnica, in quanto nella stazione di Pescara si sarebbero dovuti realizzare degli impianti misti per la trazione elettrica e per la trazione ordinaria; ma quando si realizzerà l'elettrificazione della Foggia-Pescara e della Foggia-Roma cesseranno questi inconvenienti di natura tecnica.

Chiedo all'onorevole Ministro che, accogliendo l'ordine del giorno Carelli, accolga con particolare benevolenza anche il mio e acceleri il tempo per la realizzazione di un'opera tanto importante e tanto benefica per le popolazioni delle Marche e degli Abruzzi, in quanto con questa elettrificazione si completa il circuito Roma-Pescara-Ancora-Roma per altra via.

Rimango quindi fiducioso di un benevolo intervento da parte del Governo. (*Approvazioni dal centro*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BUIZZA, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Il collega senatore Pucci, nel suo intervento, ha lamentato l'eccessiva laconicità della mia relazione ed ha aggiunto che non si trovava in essa alcuno spunto in merito alla politica dei trasporti. Ha però riconosciuto che la 7ª Commissione non ha avuto il tempo materiale di discutere il bilancio, o quanto meno vi ha rinunciato per non rinunciare alle ferie, per cui è venuto a mancare a me anche l'elemento necessario per dare, alla mia relazione, quella maggiore ampiezza, che egli avrebbe desiderato.

Gli sarei stato grato se avesse anche riconosciuto l'onestà della mia relazione, che si è limitata ad esporre tutto quanto poteva integrare ciò che era contenuto nelle notizie preliminari del Ministero al bilancio, che è sottoposto al nostro esame.

Alla fine del quale esame, avrei potuto rimettermi semplicemente alla mia relazione scritta, se, qualche intervento, non richiedesse ulteriori precisazioni.

Per quanto si riferisce al completamento delle ricostruzioni, alle richieste di nuove costruzioni, al potenziamento di linee ed alla loro elettrificazione, risponderà l'onorevole Ministro, perchè mi pare che ciò costituisca il nocciolo principale della politica dei trasporti.

Io domando solo alla cortesia dei colleghi di consentirmi di fare qualche rilievo, dei quali il primo è di concordare con l'onorevole senatore Carmagnola sulla necessità urgente di provvedere all'unificazione del sistema di trazione impiegato nella rete ferroviaria che si svolge nel gruppo Piemonte-Liguria. L'onorevole Carmagnola ha accennato in senso dubitativo ma io confermo ed affermo, che un problema simile non si può risolvere con l'impiego dei raddrizzatori di corrente. Bisogna in ogni modo sostituire, sia pure gradualmente, come ha detto il senatore Carmagnola, alla corrente trifase la corrente continua. In questo modo si risolveranno tutti quegli inconvenienti che egli ha lamentato per le stazioni di Genova e per le altre stazioni che sono al limite del gruppo Piemonte-Liguria. E mi si consenta di rettificare anche qualche affermazione fatta dagli onorevoli colleghi del meridione circa la disparità del trattamento ferroviario — dirò così — fatto al nord in confronto di quello fatto al sud. Non è vero senatore De Luca che il settentrione sia tutto elettrificato. La parte del settentrione che si trova a nord e ad est della spezzata Rimini-Bologna-Milano-Chiasso è tutta da elettrificare, se eccettuiamo la meridiana Brennero-Bologna, la Milano-Lecco-Sondrio e l'estrema punta est Cervignano-Monfalcone-Trieste. Basti considerare che i 500 e più chilometri che corrono da Torino a Milano e a Venezia fino a Cervignano non sono ancora elettrificati! Eppure si tratta di una linea a carattere eminentemente internazionale!

Consentite altresì, onorevoli colleghi — e qui vi domando scusa se è un fatto personale

ma me lo consenta anche l'onorevole Ministro — consentite altresì che io lamenti le condizioni nelle quali si trova la stazione della mia città, come ha fatto il senatore Porcellini per quella della sua. La stazione di Brescia è stata costruita nel 1854 ed è ancora tale e quale.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È stato fatto qualcosa l'anno scorso.

BUIZZA, *relatore*. Onorevole Ministro, noi stiamo organizzando per la primavera prossima la celebrazione del centenario della stazione di Brescia e speriamo di averla nostro ospite. (*Ilarità*).

Ho detto che quella stazione è ancora tale e quale: ma non è vero. Essa aveva una grande tettoia costruita secondo quell'architettura del ferro che era in auge a quell'epoca: la tettoia fu demolita ai tempi dell'autarchia. Le è stata sostituita, qualche anno fa, una pensilina provvisoria in legno per coprire le antiche dimensioni del marciapiede. Poi, riordinato il fascio dei binari e allargato il marciapiede per sopperire alle evidenti necessità del movimento, il marciapiede è rimasto in parte scoperto. (*Ilarità*). Badate che lassù da noi in un anno ci sono almeno 200 giorni di pioggia fra i quali parecchi anche di neve.

Onorevole Ministro perdoni se ho fatto anch'io del campanilismo che d'altra parte in questa discussione mi sembra debba averla soffocata. Ma non si spaventi. Se cambiano le architetture delle stazioni non cambiano i costumi degli uomini. Il senatore Cerabona ha ricordato che il 1839 fu l'anno di nascita in Italia della ferrovia.

Con la ferrovia sono nati anche gli appetiti di campanile e la raccolta degli atti del Parlamento italiano è piena di simili episodi fin dalle origini delle costruzioni ferroviarie, tanto che ad un poeta, quasi mio conterraneo, Giovanni Prati, ha fatto esclamare:

> Oh meraviglia! ognun senza divario
> dà l'assalto alle strade e bene o male
> vuol aver nelle brache il suo binario
> per mostrarlo al collegio elettorale.

E vengo al bilancio dei Trasporti. Io penso che forse non sono stato troppo chiaro perchè il collega Vaccaro ha lamentato la soppressione degli stanziamenti per: la Bari-Barletta; la Camigliatello-San Giovanni in Fiore; la Alcantara-Randazzo, ma nella mia relazione ho scritto chiaro che per la Camigliatello-San Giovanni in Fiore sono stanziati 2 miliardi e 930 milioni e sono stati finora erogati un miliardo e 814 milioni; per la Alcantara-Randazzo su tre miliardi stanziati sono stati erogati 392 milioni e 479 mila lire; per la Bari-Barletta sopra 4 miliardi e 20 milioni stanziati è stato erogato un miliardo e 315 milioni. I miliardi impegnati restano impegnati e vanno ad aumentare quei famosi residui di cui il ministro Pella ha parlato nella sua esposizione.

Dato che siamo in argomento vorrei ricordare al senatore Artiaco che ha parlato della Circumflegrea che vi è la legge 5 aprile 1950, n. 225 la quale modifica il decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485 concernente la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia circumflegrea e stanzia 1.276 milioni per i lavori e 24 milioni per le espropriazioni. Ora se si tratta di sospensione dei lavori non credo che ci sia da preoccuparsi; possono essere stati sospesi per necessità della condotta dei lavori o possono dipendere da incuria dell'impresa. Comunque è opportuno che anche le autorità locali si interessino della esecuzione dei lavori e premano per il loro sollecito completamento senza far tutto dipendere da Roma.

Al senatore Vaccaro, che mi rincresce di non vedere in Aula, vorrei ricordare alcuni dati sulla distribuzione degli autoveicoli. Abbiamo le autolinee in concessione extra-urbane esercitate nell'anno 1951 così distribuite: autolinee definitive due in Lombardia, sette in Emilia e Romagna, e cioè nove in tutta l'Italia settentrionale; Toscana zero, Italia meridionale zero, Sicilia zero, 66 nella Sardegna. In contrapposto abbiamo autolinee provvisorie: 756 in Lombardia, 536 in Piemonte, 466 in Emilia e Romagna, 191 in Calabria. Mi pare che non ci siano delle grandi differenze. Bisogna tener conto che le autolinee nella Valle Padana possono avere uno sviluppo grandissimo, mentre nelle Alpi lo sviluppo delle autolinee è evidentemente limitato, perchè molto limitati i chilometri di strada. Vorrei che il senatore Vaccaro ricordasse che le zone montane dovreb-

bero essere paragonate ad altre zone montane.

Voci. Giusto!

BUIZZA, *relatore.* Sono state ricordate le ferrovie Calabro-Lucane. È noto che queste ferrovie fanno parte delle ferrovie secondarie in concessione, delle quali ho dato qualche cenno e di tutta la numerosa serie delle ferrovie in concessione ho ricordato che ve ne sono soltanto sette attive. Tutte le altre hanno dei disavanzi notevolissimi.

BARBARO. Certo perchè si dovrebbero aggiornare elettrificandole.

BUIZZA, *relatore.* Per quanto riguarda le ferrovie Calabro-Lucane non posso dire quanto hanno assorbito per contributi, perchè il pagamento dei sussidi integrativi è stato sospeso nel 1948 per una insorta contestazione con la società esercente sulla liquidazione delle sovvenzioni in genere. È certo però che le ferrovie Calabro-Lucane nel 1946 hanno assorbito 15 milioni e 18 mila lire di sussidi integrativi. Nel 1947 17 milioni e nel 1948 50 milioni; ma dal 1946 al 1953 se noi esaminiamo l'elenco dei sussidi integrativi pagati alle altre società, vediamo che le cifre salgono dai milioni ai miliardi. Nel complesso si sono pagati quasi 28 miliardi di sussidi integrativi. Ad ogni modo, le ferrovie calabro-lucane, che hanno una lunghezza di costruzione di 749 chilometri, con una lunghezza di esercizio di 787, a scartamento ridotto, hanno spese di esercizio per due miliardi e 208 milioni e per prodotto 659 milioni — il coefficiente di esercizio è di 3,35 —; il numero degli agenti per chilometro di linea è di 2,83. Invece le ferrovie del sud-est, cui ha accennato un altro oratore, si trovano in questa situazione: lunghezza di esercizio 479 chilometri, a scartamento ordinario; spese di esercizio 2 miliardi e 101 milioni, prodotto 703 milioni; coefficiente di esercizio 2,98; numero di agenti per chilometro di linea 4,29; la situazione è un po' migliore in confronto delle calabro-lucane.

Ho voluto ricordare queste cifre perchè nella mia relazione avevo affermato che anche la riduzione del numero degli agenti avrebbe potuto servire, senza però essere un elemento definitivo.

Le ferrovie del sud-est hanno assorbito i seguenti sussidi integrativi: 120 milioni nel 1946; 555 milioni nel 1947; 665 milioni nel 1948; 895 milioni nel 1949; 745 milioni nel 1950; 1 miliardo nel 1951; 1 miliardo e 165 milioni nel 1952; fino al 30 giugno del 1953 è previsto un sussidio di 550 milioni, cioè più di un miliardo anche per il 1953.

Quando finiremo di pagare queste integrazioni?

Dato che il senatore Cadorna ne ha parlato, dovrei parlare della gestione commissariale del Lago Maggiore per confermare che nel 1952 ha dato 25 milioni di utile netto. Un'altra società di navigazione, quella del Lago d'Iseo, non ha preso un centesimo di contributo; ha però la gestione del *ferryboat* che collega la linea dello Stato Palazzolo-Paratico coi centri rivieraschi trasportando soprattutto merci. Essa opera sottraendo traffico alla ferrovia secondaria della Valle Camonica, anche questa in condizioni poco felici.

Veniamo al bilancio delle Ferrovie dello Stato. Non ho avuto la possibilità di controllare le cifre esposte avanti ieri dal senatore Massini e che si riferiscono a quei 100 miliardi che dovrebbero essere confrontati coi 47 miliardi del disavanzo. E così pure non saprei sopra quali elementi il senatore Porcellini basi il suo giudizio, per affermare che il bilancio delle ferrovie dello Stato non è reale. Comunque mi pare che si possa consentire su quello che io ho affermato...

MASSINI. È il direttore generale che lo dice.

BUIZZA, *relatore.* Non ho nessuna difficoltà ad ammetterlo. Comunque, dicevo, mi pare che si possa consentire che qui si tratta di una azienda autonoma, che io ho chiamato autonoma *sui generis* in quanto è un'azienda industriale autonoma ma il patrimonio non è suo perchè è dello Stato, ed ha soltanto da gestire questo patrimonio che le è stato messo a disposizione. Si può anche consentire sulla forma della contabilità, perchè con la contabilità si può fare quello che si vuole. Comunque c'è di mezzo una legge, ci sono delle norme e vi è soprattutto la legge sulla contabilità generale dello Stato alla quale non ci si può sottrarre.

E possiamo esaminare un po' anche le cifre di questa contabilità di cui ho sott'occhio

i consuntivi dal 1938-39 al 1952-53. Per esempio: per quanto riguarda le entrate, i risultati sono quelli che ho riportato nella mia relazione. Il prodotto « viaggiatori » del 1938-39 è moltiplicato per 56,44 nel 1952-53; il prodotto bagagli è moltiplicato per 100,25; il prodotto merci è moltiplicato per 35,37. Questo è il punto essenzialmente deficitario, cioè la sottrazione delle merci in modo particolare al trasporto delle ferrovie.

Per quanto riguarda le spese, abbiamo anzi tutto la spesa per il personale che è, quella che è, e che è stata moltiplicata nel 1952-53, in confronto al consuntivo del 1938-39, per 61,57. Poi si aggiungono alle spese di personale delle spese generali, come i contributi ai fondi pensioni, I.N.A., I.N.P.S., I.N.P.G.C.. E.N.P.A.S. e O.P. che nel 1938-39 erano di 274 milioni e mezzo e che nel 1952-53 sono di 43 miliardi. Sono queste forse le spese che il senatore Massini vorrebbe portar fuori della contabilità? (*Cenni di diniego del senatore Massini*).

Comunque, continuando nell'esame di queste spese, vi è la spesa del combustibile, dell'energia elettrica, delle forniture e le spese per i servizi della direzione generale ecc. Vi è poi la manutenzione strordinaria, rinnovamento materiale rotabile, migliorie, che portano delle cifre limitatissime; vengono poi le ferrovie secondarie sicule, che rappresentano, come è noto, una dolorosa piaga.....

MASSINI. Scusi, onorevole Buizza, non è su questo oggetto che verte la discussione perchè su ciò non vi è contestazione; la discussione è sul fatto che i ferrovieri fanno miliardi di lavori che non vengono segnati in nessuna parte. Questo è il problema. E ci sono spese che non rientrano per niente sui costi di esercizio.

BUIZZA, *relatore*. Non penso che possa essere così. Quello che so anch'io, come lo sa lei, onorevole Massini, è che ci sono dei compartimenti, come ad esempio quello che interessa la mia zona, nei quali non sono state fatte le ferie e non sono state retribuite.

Del resto, alla fine del primo decennio di gestione — e mi avvio rapidamente alla fine — cioè nel 1914-15, la rete dello Stato aveva raggiunto lo sviluppo di km. 13.800 a scartamento normale e di oltre 159 a scartamento ridotto. I prodotti dell'esercizio ammontarono in quell'anno a 621 milioni circa, con una spesa di 642 milioni, sicchè nel 1914-15 occorse una sovvenzione del Tesoro di 21 milioni. Cominciavano così i disavanzi delle ferrovie che dovevano in seguito assumere assai maggiore importanza e costituire la preoccupazione più grave dell'esercizio di Stato. Il disavanzo annuo delle ferrovie, dopo aver toccato il massimo nella somma di 1.432 milioni nell'anno 1921-22, cui seguì quella di 1.032 milioni nell'anno 1922-23, era ancora di 412 milioni all'avvento del fascismo, nel 1923-24. La svalutazione della moneta come conseguenza dell'inflazione verificatasi nel periodo bellico, aveva, a parte le altre influenze, fatto salire fortemente le spese mentre le tariffe non avevano subìto aumenti corrispondenti. L'azione del Ministro Ciano nel 1924-25 ha fatto sparire il disavanzo; l'azienda anzi accusò un avanzo di 172 milioni dopo aver coperto il disavanzo dell'anno precedente. Ciò si dovette anche al fatto che in quell'anno il movimento viaggiatori, per le manifestazioni dell'Anno Giubilare, crebbe dell'8 per cento rispetto all'anno precedente, e quello delle merci crebbe del 20 per cento. Nell'anno successivo l'assetto delle tariffe e del personale diede i frutti attesi: il servizio si svolse con molta regolarità e con notevoli miglioramenti, l'avanzo netto salì da 176 a 380 milioni, avanzo pur sempre piccolo in confronto ai 4.689 milioni di spesa, come riconosceva lo stesso ministro Ciano.

Nel 1926-27 il traffico subì una flessione, l'avanzo diminuì, venne la crisi, che ridusse l'attività mondiale, i prodotti si abbassarono, l'avanzo si ridusse ancora e nel 1931-32 riapparve il disavanzo, che nel 1933-34 divenne di 806 milioni pur essendo sempre ministro Ciano. Allora si giustificò il disavanzo con la depressione del traffico e la concorrenza automobilistica; a quest'ultima si è attribuita nel 1933-34 la riduzione del 20 per cento in tonnellate sul trasporto delle merci, che veniva valutato pari a non meno di 500 milioni di lire.

Ho scritto nella mia relazione che il disavanzo nella grandissima maggioranza delle ferrovie in concessione è una malattia cro-

nica. Forse dopo questa corsa retrospettiva che abbiamo fatto sulla storia economica delle ferrovie dello Stato, potrebbe ripetersi la stessa frase, anche per le ferrovie dello Stato. Però, permettetemi che vi legga quello che ha scritto Filippo Taiani commemorando il centenario delle ferrovie italiane: « Le ferrovie hanno rappresentato per il Paese una continua preoccupazione finanziaria perchè presso di noi, più che altrove, ha prevalso il concetto di prevenire lo sviluppo economico fornendogli gli strumenti. Non abbiamo costruito, perciò, le sole linee che si potevano prevedere redditizie, ma anche quelle che pur dovendosi considerare di scarso traffico e redditi presenti promettevano invece un reddito avvenire o un qualsiasi influsso benefico sulla economia del Paese. Non ci ha mai preoccupato il timore di una perdita; nè il pensiero del sacrificio ci ha trattenuto dall'affrontare un'opera ardita d'incerto esito finanziario.

La ferrovia fa parte dell'attività statale e lo Stato è destinato a vivere in eterno e può rimandare a domani, a cinquanta, a cento anni il frutto di una spesa presente. Applicare la logica ristretta della privata impresa, all'opera dello Stato, significa togliere a questa ogni slancio e ogni iniziativa. Probabilmente noi oggi realizziamo i redditi di spese che fecero i nostri maggiori con una larghezza che a suo tempo parve eccessiva e frutto di leggerezza o di sbaglio. Gli eventi ci spinsero, ci obbligarono, ci consigliarono di non fare calcoli troppo ragionevoli che ci avrebbero probabilmente indotti ad una fatale rinuncia, a lasciare il Paese senza ferrovie, cioè perennemente debole ed impotente. Avremmo ben presto scontato questo fatale errore.

Con ciò non si vuole accreditare lo spreco, ma si vuol dire che le considerazioni economiche che debbono servire di guida all'azione del Paese non possono astrarre dal tener conto di ragioni che sfuggono ai calcoli dell'impresa ».

Non mi pare che si possa senz'altro sottoscrivere tutto quanto il Taiani ha scritto nel momento euforico della proclamazione dell'impero. Dobbiamo però riconoscere che molte considerazioni sono di una verità lapalissiana, eguali a quelle dell'epigramma di Giovanni Prati. A me sembra che il problema sia uno solo: bisogna decidere quello che si intende fare perchè ferrovie ed automezzi collaborino. Le strade ordinarie e le ferrovie non hanno mai costituito un'antinomia. Occorrono tanto le une quanto le altre. Le ferrovie servono a spostamenti di massa a grande distanza, le automobili servono per distanze relativamente limitate; le ferrovie per distanze medie, gli aerei per distanze grandissime.

A cento anni dalla costruzione della ferrovia ricordata dal senatore Cerabona si potrebbe esaminare se il campo delle strade ferrate abbia raggiunto la saturazione. Anche se avesse raggiunto la saturazione non si può negare la necessità e l'utilità delle ferrovie. Bisognerà andare molto guardinghi prima di deciderne la costruzione di nuove, bisognerà deliberare la soppressione di tronchi ormai superati dalle esigenze locali e bisognerà soprattutto coordinare e graduare i vari tipi di trasporti. Non può essere impossibile trovare i limiti dell'equilibrio tra gli uni e gli altri. Un primo passo si è già compiuto su questa strada.

Come ho già scritto nella mia relazione è stato firmato un accordo tra le Ferrovie dello Stato e l'A.N.A.C. e l'A.N.E.A. Forse non sono stato troppo esatto nell'affermare che esso può apparire in sostanza astratto. Leggerò quindi i punti nei quali esso assume una sua concretezza: impegno da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di mantenere la situazione attuale; rinuncia da parte delle Ferrovie dello Stato a chiedere la revisione di autolinee attualmente esistenti aventi percorrenza non superiore ai 65 chilometri; criterio base della revisione è di evitare ingiustificate sovrapposizioni di servizi automobilistici su servizi ferroviari aventi la stessa finalità; le tariffe delle autolinee ordinarie parallele alle Ferrovie dello Stato dovranno essere, sia pure gradatamente, portate al livello minimo della III classe delle Ferrovie dello Stato; particolari tutele saranno inoltre prese per eliminare i prezzi di concorrenza delle Ferrovie dello Stato, da una parte e delle autolinee dall'altra. Mi limito a questi punti, per correggere o chiarire quanto ho scritto nella mia relazione e rinnovo l'augurio che si realizzi un analogo accordo anche per il trasporto delle merci.

Onorevoli senatori: abbiamo visto scorrendo questo bilancio che i fondi impegnati nei tra-

sporti pubblici e da questi assorbiti sono considerevoli. Abbiamo visto che oggi non si può tenere più fissa la propria attenzione sopra un solo mezzo di trasporto, siamo nostro malgrado trascinati a tener conto di tutta la nuova meccanizzazione che non può non influire sui trasporti a rotaia.

Si è auspicato il Consiglio superiore dei trasporti per risolvere i problemi che richiamano la nostra attenzione; ed è vero che Consigli, Comitati, Commissioni possono studiare e proporre la risoluzione dei problemi che sorgono, ma chi in definitiva li risolve è il Tesoro. Perciò anche le nuove sovrastrutture, questa creazione di nuovi organismi, lasciano molto perplessi. Il Senato, comunque, quando sarà il momento, farà quello che crederà più opportuno. Da parte mia mentre propongo di votare il bilancio per i Trasporti, invoco la collaborazione di tutti, la collaborazione dei parlamentari con il Ministero, la collaborazione delle aziende trasporti con il Ministero.

Il senatore Porcellini ha detto che si può disincrostare, e si disincrosti pure e si vada alla lesina su tutto quello che è spesa, su tutto quello che può essere superfluo, soprattutto su tutto ciò che può rappresentare spreco. Ma al di sopra di ogni cosa per i fondi messi a disposizione, per i fondi impegnati in questa Azienda dello Stato ed in quelle aziende che dovranno diventare dello Stato allo scadere della concessione, dobbiamo provvedere a che i soldi del pubblico erario siano spesi bene. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro senza portafoglio Campilli, per sapere quali provvedimenti si vogliano prendere, affinchè siano rapidamente iniziati i lavori di derivazione e canalizzazione delle acque potabili, destinate al comune di San Giovanni in Gerace, ove tutti gli anni, proprio per mancanza di acque potabili, oltre che per mancanza di fognature, si verificano numerosi casi, spesso letali, di tifo e di altre malattie addominali infettive (76).

AGOSTINO.

Al Ministro dell'interno, per sapere come giudichi il modo di agire del signor Prefetto di Pavia riguardo lo scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'asilo infantile di Castelnovetto (provincia di Pavia) e per l'arbitraria nomina del parroco a commissario prefettizio (77).

FARINA.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se ha provveduto a far compiere un'inchiesta sulle cause che hanno prodotto la morte di quattro lavoratori nella costruenda Centrale elettrica di quel di Sondrio, risultando all'interrogante che, dopo il primo scoppio causale di una mina, a distanza di quattro ore la direzione dei lavori ha inviato sullo stesso posto un gruppo di operai dei quali, in seguito allo scoppio di una seconda mina, quattro sono morti ed altri feriti; e se ha provveduto o intende provvedere, per quanto gli compete, ad accertare le responsabilità di questa grave sciagura (78).

MARIANI.

Al Ministro degli affari esteri, per conoscere quali passi abbia compiuto per accertare le cause e le responsabilità del disastro avvenuto recentemente in una miniera belga, nella quale hanno lasciato la vita sette lavoratori italiani. Quali provvevdimenti intenda adottare per la tutela della vita dei nostri minatori da troppi anni esposti al più inumano sfruttamento da parte dei padroni delle miniere (79-*Urgenza*).

MARIANI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere, in relazione ai gravissimi danni arrecati dal nubifragio abbattutosi in Firenze e nel comune di Fiesole « Località Caldini », quali provvedimenti siano stati presi o intenda prendere per-

chè venga urgentemente provveduto, con mezzi straordinari, a lenire i gravi danni subìti dai cittadini e allo scopo di ripristinare sollecitamente le opere necessarie ad assicurare nelle zone suddette la incolumità delle persone e dei beni seriamente minacciata dalla situazione prodottasi in seguito al nubifragio (80-*Urgenza*).

MARIOTTI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se e quando intende risolvere la grave situazione della pretura di Montefalco (Corte di appello di Perugia).

Detta pretura da circa tre anni è senza titolare ed ora è stato trasferito anche il Cancelliere senza averne preveduta la sostituzione.

Questo completo disservizio si ripercuote su di una popolazione di oltre 25.000 abitanti, interessati in circa cento procedimenti penali e in altri sessanta procedimenti civili e di volontaria giurisdizione che si trascinano da anni ed anni.

Nè risolve, sia pure parzialmente, il problema — a parte l'onere finanziario per l'Erario — l'invio in missione per tre giorni della settimana di un cancelliere della Corte di appello di Perugia (99).

SALARI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno disciplinare in tutte le scuole elementari e medie l'uso dei libri di testo che con il sistema attuale costituisce — specie per le famiglie numerose — un forte ed inutile aggravio economico (100).

SALARI.

Al Ministro della difesa, per sapere quali provvedimenti ha preso contro il maresciallo dei carabinieri Bonini che costrinse Briganti e Tacconi (schiaffeggiando ripetutamente quest'ultimo) a dichiararsi colpevoli di un delitto che non avevano assolutamente commesso, e a subire così, con somma ingiustizia, otto lunghi anni di carcere (101).

LOCATELLI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se non ritiene umano includere nel gruppo « C » le ammanuensi che hanno l'incredibile stipendio di lire « undicimila » al mese (102).

LOCATELLI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere per quale motivo è ancora proibita, dopo ventitre anni, la proiezione del film « All'Ovest niente di nuovo » un classico capolavoro della cinematografia, proiettato in tutto il mondo, e che è un commovente e convincente appello alla fratellanza universale (103).

LOCATELLI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se sia imminente o meno la necessaria e ripetutamente sollecitata integrazione del personale giudicante nel Tribunale di Pordenone dove si lamenta un grave arretrato di lavoro e un ritmo molto rallentato nei procedimenti civili a causa della insufficienza di magistrati (104).

TOMÈ.

Al Ministro della difesa (marina), per sapere se non ritenga opportuno abrogare il contesto dell'articolo 1, n. 3, lettera *C* della circolare 3 luglio 1948, n. 27200 O. M., dello Stato Maggiore della Marina Reparto O.B.S. Ufficio G.M. in base al quale è stata attribuita la qualifica di combattente soldato ed esclusivamente ai soli militari in servizio, anche negli uffici dei Comandi Costieri in Capo e di Piazza, ed indipendentemente dal territorio nel quale essi Comandi erano situati, mentre si è nello stesso articolo deliberatamente negata detta qualifica ai militari in servizio presso i Comandi Enti Uffici e Servizi da essi dipendenti per giurisdizione.

Con tale abrogazione verrebbe eliminata una patente sperequazione, ed anche i secondi verrebbero ad acquistare la qualifica di combattente, poichè in sostanza i medesimi disimpegnarono al pari dei primi compiti operativi, sia pure preparatori ma sempre connessi alla condotta e allo svolgimento delle operazioni di guerra (105).

BOCCASSI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se risponde al vero che la società esercente la ferrovia Circumvesuviana ha in programma di abolire il tratto ferroviario Pugliano-Eremo per sostituirlo con un servizio automobilistico; e se, nell'affermativa, considerato il grave nocumento che dalla progettata trasformazione deriverebbe sia al personale dipendente che a quanti si servono dell'economico mezzo di trasporto, il quale attualmente funziona con piena soddisfazione del pubblico e degli innumeri turisti che di questo caratteristico tratto ferroviario conservano il più grato ricordo, crede intervenire per evitare che interessi privati possano prevalere su quelli di indole generale (106).

PETTI.

Al Ministro del tesoro: ritenuto che in virtù della legge 13 febbraio 1952, n. 50 le ditte del salernitano danneggiate dall'alluvione dell'ottobre 1949, presentarono domanda diretta ad ottenere: alcune il contributo *una tantum* di cui all'articolo 7-*bis* di detta legge, ed altre il finanziamento per la ricostruzione e la riattivazione delle loro aziende distrutte o danneggiate; che tali domande furono debitamente e sollecitamente istruite e che furono anche emessi i relativi decreti prefettizi; che, però, mentre per gli indennizzi a fondo perduto il Ministero del tesoro ha finora rimesso alla Intendenza di finanza di Salerno soltanto la irrisoria somma di lire 10.000.000, lasciando nell'attesa la quasi totalità dei richiedenti; d'altra parte nessun finanziamento è stato eseguito, giacchè gli Istituti di credito (Banco di Napoli e Banca del Lavoro), nonostante la garanzia e le anticipazioni concesse dallo Stato e nonostante la chiara lettera e le finalità della legge — in contrasto, anzi, con questa — chiedono ai sinistrati una garanzia ipotecaria che costoro non sono in grado di fornire, o perchè hanno perduto ogni loro bene, o perchè, se pur lo potesser, si vedrebbero preclusa ogni possibilità, già così scarsa e problematica, di ricorrere al credito ordinario per sopperire alle necessità di esercizio delle loro industrie; chiede di interrogare l'onorevole Ministro del tesoro per conoscere se crede, alla fine, disporre che si proceda alla immediata rimessa dei fondi alla Intendenza di finanza di Salerno per il pagamento dei contributi *una tantum* e se credé altresì, richiamare gli Istituti di credito delegati ad eseguire le operazioni di finanziamento alla più stretta osservanza della legge nella sua lettera (che esclude ogni forma di garanzia reale) e soprattutto nella sua essenza consistente nella doverosa ed immediata assistenza ai colpiti da una così grave calamità, che oltre la perdita dei beni materiali, cagionò anche gravi lutti (107).

PETTI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se è vero, e per quali motivi, che dal 1° novembre prossimo venturo, la coppia di elettrotreni E.T.R. 300 Milano-Napoli cesserà la sua attività; e se, in ogni caso, non riterrà di disporre una indagine su eventuali responsabilità a carico degli organi promotori e realizzatori di una iniziativa, come quella della costruzione e messa in esercizio di tale coppia di treni, risultata dannosa per l'Amministrazione delle ferrovie per i parecchi miliardi che sono stati spesi (108).

ASARO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere i motivi che da circa due anni, stanno ritardando l'inizio dei lavori di riparazione o di eliminazione della galleria ferroviaria pericolante che trovasi nel tratto fra le stazioni di Salemi e di Castelvetrano.

Il Ministro interrogato vorrà anche fare conoscere la eventuale entità del danno che hanno comportato il servizio di pilotaggio per l'attraversamento di detta galleria e il rallentamento e le fermate imposti a tutti i treni che vi hanno transitato nel sopra indicato periodo (109).

ASARO.

Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per conoscere i criteri che hanno suggerito la costruzione, nel progetto che sta per essere eseguito, del sottopassaggio ferroviario nei pressi della stazione di Marsala, provenendo da quella di Spagnuola, e se sono a conoscenza dei gravi inconvenienti paventati

dall'opinione pubblica, consultata, a motivo delle caratteristiche e della ubicazione dell'opera stessa (110).

ASARO.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se, per evitare il superaffollamento, che rende oltremodo difficoltoso e tante volte impossibile il viaggio sulla vettura diretta Roma-Cosenza (linea Paola — treno 86) e, per facilitare il viaggio Cosenza-Napoli, non creda utile e necessario istituire una vettura diretta da attaccare al treno 88 che arriva a Napoli alle ore 9,38 (111).

SPEZZANO.

Al Ministro delle finanze, per conoscere se:

1) non ritenga di dover intervenire presso i competenti uffici affinchè abbia termine la intensissima attività dagli stessi esplicata principalmente nei confronti dei minori e minimi contribuenti, con la richiesta di più annualità arretrate dell'I.G.E. in abbonamento, e con la sistematica rivalutazione dei canoni ragguagliati al giro degli affari, in una misura non giustificata dalla riduzione dell'aliquota e tale da costituire un debito d'imposta assolutamente insostenibile dalla economia dei venditori ambulanti che attraversano un ormai pluriennale periodo di stagnazione degli affari e di crisi;

2) essendo venute meno le ragioni di carattere straordinario e contingente per cui nel decreto legge del Capo provvisorio dello Stato 27 dicembre 1946, n. 469, fu inserito l'articolo 13 in base al quale il rinnovo delle licenze di esercizio di attività ambulante venne subordinato all'esibizione di apposito certificato attestante l'avvenuto pagamento dell'I.G.E. corrisposta in abbonamento, in considerazione del fatto che si verifica spesso che il venditore ambulante non ha la momentanea possibilità di effettuare il versamento per ottenere il predetto certificato, mentre non mancano all'Amministrazione finanziaria mezzi idonei per ottenere il pagamento dell'I.G.E., e in considerazione dei notevoli inconvenienti di ordine morale, economico e sociale che la sua applicazione produce esclusivamente nei confronti di esercenti modestissime attività economiche, il Ministro non intende abrogare il precisato articolo 13.

3) se non ravvisi la opportunità di provvedere in sede legislativa per l'esonero dei venditori ambulanti, dal pagamento dell'I.G.E., nel quadro di una riforma democratica del sistema tributario tale da comportare la soppressione d'un tributo universalmente riconosciuto come irrazionale, antieconomico e sperequativo (112).

CERABONA, TERRACINI, NEGRI, RODA, MARIOTTI, FARINA.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica domani, venerdì 2 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (20).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (22).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (21).

La seduta è tolta alle ore 20,30.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti