CDXXXIII SEDUTA

MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1956

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente CINGOLANI

e del Vice Presidente BO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag* 17541

Disegni di legge:

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 17542

Presentazione 17542

Trasmissione 17542

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » **(1456)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione e approvazione):

ALBERTI 17563
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 17543 e *passim*
ASARO 17562, 17564
BARBARO 17569, 17571
BARDELLINI 17568
BUSONI 17569
CARELLI 17569
CORBELLINI 17562, 17564, 17571
CROLLALANZA 17565
FERRARI 17565, 17566
GIUSTARINI 17568
GUARIGLIA 17561
IORIO 17570
JANNUZZI 17566
LEPORE 17572
PORCELLINI 17562
PRESTISIMONE 17570
RAGNO . . . . . *Pag.* 17567
RESTAGNO, *relatore* . . . . . 17561 e *passim*
ROFFI 17563

« Esami di abilitazione alla libera docenza » **(1392)** (*D'iniziativa del senatore Ciasca*) (Coordinamento):

PRESIDENTE . . . . . 17573 e *passim*
BARBARO 17575
CIASCA, *relatore* 17576
SAMEK LODOVICI 17574

Interrogazioni:

Annunzio 17577

La seduta è aperta alle ore 17.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente, che è approvato.*

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Terragni per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Modifica dell'articolo 338 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, relativamente alla determinazione della zona di rispetto dei cimiteri » (1074-*B*), d'iniziativa dei senatori Santero e Cemmi (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

« Modifica dell'articolo 338 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, per l'esenzione dal vincolo edilizio dei cimiteri militari di guerra » (1587), d'iniziativa dei deputati Bucciarelli e Amatucci;

« Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (1588).

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

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

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

« Aumento del limite di valore nella competenza dei conciliatori e dei pretori e del limite di inappellabilità delle sentenze dei conciliatori » (1099-*B*), d'iniziativa del deputato Perlingieri;

« Modificazioni alla legge 18 ottobre 1951, n. 1128, sull'ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari » (1286);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modifiche alla legislazione vigente in materia di concessioni delle pertinenze idrauliche demaniali a scopo di pioppicoltura» (1514);

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

« Istituzione del Magistrato per il Po e modifiche all'ordinamento del Magistrato alle acque e alla composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici » (272 *B*);

« Rimborso all'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) dell'onere relativo al trattamento economico del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) » (1486);

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

« Proroga del termine per la trasformazione degli impianti dei molini previsto dalla legge 7 novembre 1949, n. 857 » (1414);

« Estensione delle provvidenze della Cassa del Mezzogiorno all'isola di Capraia » (1543), d'iniziativa dei deputati Pedini e Marzotto.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO, *Ministro di grazia e giustizia*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Disposizioni relative al trattamento economico della Magistratura, dei magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della giustizia militare e degli avvocati e procuratori dello Stato » (1589);

« Disposizioni sul trattamento di quiescenza della Magistratura, dei magistrati del Consi-

glio di Stato, della Corte dei conti, della giustizia militare e degli avvocati e procuratori dello Stato » (1590).

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

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1456) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli Senatori, mi è gradito rivolgere in questa occasione, nella quale ho l'onore di esporre, per la prima volta, al Senato le linee direttive che informano l'attività del Ministero dei trasporti, il mio cordiale saluto ai componenti di questa Alta Assemblea.

Desidero rivolgere anche un ringraziamento cordiale all'onorevole relatore per la sua pregevole relazione e per il suo intervento; egli infatti, con vastità di documentazione ed approfondita indagine, ha messo a fuoco i più importanti e complessi problemi dei trasporti, meritatamente considerati come problemi fondamentali di vita e di progresso per il nostro Paese.

Del pari, il mio ringraziamento va agli onorevoli senatori, che con i loro autorevoli interventi hanno dato alla discussione un carattere di elevata, serena ed appassionata disamina dei problemi stessi, recando alla loro soluzione un efficace contributo.

Gli elementi che determinano e condizionano la politica dei trasporti, nel settore della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sono sintetizzabili, e in effetti sintetizzati, nel notevolissimo, continuo incremento della motorizzazione, fenomeno, questo, che si collega a fatti tecnici, economici e sociali, i quali ne sono ad un tempo motivo e conseguenza.

L'azione di governo, nel settore, ha il compito di seguire costantemente il fenomeno passo per passo, in tutti i suoi sviluppi, osservando e prevedendo, in modo da armonizzare le diverse fasi, dando impulso ove occorra, infrenando a seconda delle necessità, sempre in vista del pubblico interesse: si tratta, in sostanza, di svolgere un'accorta azione equilibratrice fra cause ed effetti.

Opera non facile, questa di equilibrio, che impone un'attenta, continua, sovente capillare, indagine, perchè la motorizzazione dei trasporti, come del resto la grande maggioranza dei fenomeni economici, è costituita da un tutto unitario che si fraziona in innumeri piccoli problemi.

Ma, in ogni caso, nessuno può mettere in dubbio che questa massa di mezzi in movimento abbisogna di una dinamica, attenta, solerte opera di indirizzo e di vigilanza.

E le necessità dell'intervento dello Stato si accrescono proporzionalmente con l'aumentare del fenomeno. L'espressione « intervento dello Stato », non va qui intesa come una interferenza con finalità di protezione o di costrizione, ma come un'oculata azione di guida, di vigilanza, di disciplina e di impulso nel medesimo tempo, nell'interesse sia della collettività, sia dello specifico settore, ed a vantaggio di ogni singolo cittadino, degli operatori economici interessati e dell'intera economia del Paese.

A questa complessa e difficile opera provvede il Ministero dei Trasporti per mezzo dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. I compiti nei quali si riassume questa attività si sviluppano, quindi, in aumento, con l'espandersi quantitativo del fenomeno motorizzazione, con l'incessante creazione di nuovi mezzi, di nuovi ritrovati, di perfezionamenti tecnici, con l'accrescersi diuturno delle esigenze sia individuali, sia collettive.

E per dare qualche cifra, basti pensare che, al 1° gennaio di quest'anno, erano in circolazione in Italia oltre 4 milioni di unità moto-

rizzate, delle quali 880.000 autovetture, 110.000 motocarri e motofurgoni, 387.000 autocarri e rimorchi per trasporti merci, 350.000 motociclette e motocarrozzette, 770.000 biciclette a motore e 1.500.000 motoleggere e motoscooters.

Incremento enorme se confrontato con le 458.377 unità complessive del 1946 e notevolissimo di fronte ai 3.532.100 del decorso anno 1955. Sviluppo che dobbiamo esser lieti di registrare, in quanto esso è un indiscutibile segno di progresso economico-sociale e di un miglioramento nel tenore medio di vita del popolo italiano.

Osservando i dati statistici dell'ultimo decennio, si può prevedere con sufficiente fondamento che la motorizzazione continuerà il suo progressivo cammino.

Una previsione fatta sulla base di elementi che ora appaiono attendibili dà una consistenza complessiva di circa 5 milioni e mezzo di unità motorizzate nel 1962.

Questi dati richiamano senz'altro l'attenzione sul problema delle strade, del quale, infatti, parecchi oratori si sono occupati. Indubbiamente, esso costituisce uno dei problemi che più interessano direttamente il fenomeno della circolazione e che, anzi, ne condizionano il regolare svolgimento. Da qui la necessità logica di far rientrare la soluzione del problema stradale e la disciplina della circolazione nella competenza di uno stesso organo.

Purtroppo, tutte le volte che si discute della competenza sulle strade, la questione è sembrata ridursi ad un oggetto di concorrenza tra Ministri o di rivalità tra organi burocratici.

Nulla di più errato. Si tratta di un problema che spesso ho affrontato durante i sette anni in cui ho avuto l'onore di presiedere la Commissione trasporti della Camera, convinto che non si possa essere rapidamente operanti e decidenti scindendo la funzione dalla costruzione. È la prima, infatti, che condiziona la seconda.

Spesso, ad esempio, il Ministero dei Trasporti deve deliberare circa l'istituzione di nuovi servizi automobilistici – talvolta in zone nelle quali gli stessi rappresentano per il cittadino l'unico mezzo di trasporto – e non è in grado nè di controllare direttamente la recettività delle strade sui quali i predetti servizi dovranno essere effettuati, nè di provvedere a quelle opere che appaiono necessarie per consentire la circolazione dei mezzi impiegati.

Pertanto, allorchè – in sede di discussione del bilancio del mio Dicastero – si trattano, per connessione di materia, i problemi della strada, devo associarmi a molte fra le richieste che vengono avanzate, ma, purtroppo, non ho alcuna possibilità di diretto intervento al riguardo.

Altri dati interessanti sono quelli che riguardano gli esami di abilitazione per conseguire la patente di guida degli autoveicoli, e questo problema si riconnette alla disciplina della strada.

Nel decorso anno 1955 si sono presentati a sostenere esami di guida 403.510 candidati, dei quali 316.931 sono risultati idonei, con una percentuale del 78 per cento circa. Nel 1952 i candidati erano stati soltanto 263.765 (abbiamo cioè avuto un aumento del 53 per cento) dei quali ne furono abilitati 225.090.

Nel 1955 sono state ritirate n. 2.552 patenti a conducenti per investimenti che hanno cagionato lesioni personali gravi.

Inoltre sono state ritirate circa altre 4.850 patenti per contravvenzioni di vario genere. Si tratta, quindi, in complesso, di circa 7 mila patenti.

Ma non posso tacere che spesso, subito dopo ritirata la patente, mi sono state rivolte istanze e premure, anche da autorità qualificate, per l'immediata restituzione delle patenti. In tali casi ho ritenuto mio dovere resistere, disponendone la restituzione solo quando circostanze di carattere obiettivo lo consigliavano, e sottoponendo gli interessati a nuovi, rigorosissimi esami.

E giacchè siamo in tema di cifre, ricordiamone qualcuna nel settore delle autolinee. La rete automobilistica italiana, nel lontano 1922 era formata da 1.472 linee, per un totale di chilometri 40.471. Nel 1939, il numero delle linee era salito a 3.547, per chilometri 121.918.

Dopo il disastro bellico e dopo i primi anni di ricostruzione e di riassestamento, i chilometri della rete, nel 1949, ammontavano a 293.415, con 5.404 linee.

Al 31 dicembre 1955, avevano 9.847 linee automobilistiche, con uno sviluppo di 449.537

chilometri; autobus-chilometro di percorrenza: 622.235.000. Raffrontando i dati con quelli del precedente 1954, si nota un aumento di 1.082 linee, di 43.442 chilometri e di 35.039.000 autobus-chilometro. Si può dire che oggi in Italia non esiste strada, anche la più impervia e montana, sulla quale non si attui un servizio automobilistico.

Uno sviluppo così imponente dei servizi pubblici automobilistici postula una nuova disciplina legislativa. Infatti, la legge che disciplina i servizi automobilistici per il trasporto di persone risale al 1939, quando le linee erano appena 3.547. Ed a tale esigenza si è ora provveduto, diramando al Consiglio dei Ministri lo schema di disegno di legge concernente la nuova disciplina dei servizi stessi, che è stato coordinato con le norme sul decentramento autarchico e burocratico previsto dal decreto presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, ed ha subìto anche, recentemente, ulteriori definitivi ritocchi e miglioramenti, dettati dalla – si può dire – diuturna esperienza nel settore. È da prevedersi che lo schema di provvedimento sarà quanto prima sottoposto all'esame del Parlamento.

Si potrà così disporre di uno strumento legislativo efficace, per svolgere un'azione concreta di razionale e duratura sistemazione dei servizi automobilistici di linea, e per evitare ogni monopolio nella gestione delle autolinee.

Il disegno di legge è stato chiaramente predisposto con tale finalità specifica, la quale – prego l'onorevole Porcellini di prenderne atto – corrisponde ad una mia precisa direttiva, che il Ministero dei trasporti segue costantemente in questo campo.

L'affluenza sulle nostre strade di tanti mezzi motorizzati e l'aumento impressionante degli incidenti, anche mortali, impongono, da un lato, l'emanazione di norme idonee ad assicurare maggior ordine, prudenza e disciplina, e, dall'altro, una più rigorosa applicazione, sul piano amministrativo, delle norme in vigore. Pertanto il mio Dicastero darà con ogni diligenza tutta la sua collaborazione al Ministero dei lavori pubblici per portare rapidamente a conclusione il nuovo testo del Codice stradale, mentre norme di carattere particolare potranno, a breve scadenza, essere portate all'esame del Parlamento per un'adeguata disciplina di taluni aspetti della circolazione stradale.

A questo proposito gli onorevoli senatori sapranno che io intendo disciplinare la circolazione delle motoleggere e delle motociclette.

L'annuncio di questo mio intendimento provocò, alcuni mesi fa, un'aspra reazione: sono perfino stati indetti comizi, riunioni e assemblee per ostacolare questa iniziativa che, pure, in sede di discussione sul bilancio, aveva incontrato il consenso della Camera dei deputati.

Si tratta ora di risolvere il problema, ed io penso che, a tal fine, potranno adottarsi i seguenti criteri per la preparazione del disegno di legge:

a) non prevedere alcun onere fiscale, fissando semplicissime modalità per l'applicazione della nuova disciplina;

b) stabilire un limite minimo di età a seconda della potenza del motoveicolo. Si potrà, ad esempio, richiedere il compimento del 14° anno – l'età, cioè, prevista dalla legge sull'apprendistato – per le piccole cilindrate, ed il compimento del 18° anno per le cilindrate maggiori;

c) il documento di cui i conducenti dei ciclomotori e delle motociclette dovranno essere muniti, potrà consistere in un semplice allegato della carta d'identità.

Nel tempo stesso sono in corso intese con gli altri Ministeri interessati per una più severa applicazione delle norme in vigore e delle relative sanzioni in tutti quei casi in cui la indisciplina degli utenti dei mezzi motorizzati di trasporto mette in pericolo la pubblica incolumità.

TARTUFOLI. E l'assicurazione obbligatoria?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ne parlerò in risposta ad un ordine del giorno che mi è stato presentato.

Per quanto riguarda gli autotrasporti di merci, come già ho detto alla Camera dei deputati, in sede di discussione per l'approvazione del bilancio del mio Ministero presso quel ramo del Parlamento, si tratta di un

settore in pieno movimento, nel quale fervono gli studi e le iniziative per addivenire a una sistemazione razionale la quale, sia sul piano legislativo che su quello amministrativo, soddisfi le categorie operatrici – circa 70.000 ditte – e gli utenti, ed avvii una utile forma di coordinamento con gli altri sistemi di trasporto.

Circa l'aspetto particolare della collaborazione fra le categorie degli autotrasportatori e il Ministero, non posso non segnalare ancora una volta l'utile opera dell'Ente autotrasporti merci, che affianca ed integra efficacemente l'azione del Ministero stesso in questo importantissimo settore.

Da qualche parte mi è stata chiesta la nazionalizzazione dell'autotrasporto di merci.

Francamente devo dire che, per molte ragioni, non condivido questo punto di vista. Basti semplicemente considerare le difficoltà cui si andrebbe incontro nell'inquadramento delle 70 mila ditte oggi operanti nel settore e la spesa enorme che lo Stato dovrebbe sostenere per l'acquisto dei loro automezzi.

Mi è stato anche fatto rilevare lo stato di crisi dell'autotrasporto di cose.

Molteplici sono le cause che concorrono a creare l'attuale situazione; prime, fra tutte, il numero elevatissimo degli operatori e le caratteristiche tanto diverse delle ditte che agiscono in questo settore.

Le leggi economiche sono come le leggi della natura. Si possono escogitare i mezzi più abili per piegarle alla nostra volontà ed ai nostri desideri, ma inevitabilmente si arriverà ad un punto di crisi, oltre il quale ogni nostro sforzo risulterà vano.

Il settore è anche influenzato dai rapporti delle distanze. Se, ad esempio, l'autocarro percorre un elevato chilometraggio senza essersi assicurata la possibilità del carico di ritorno, il trasporto diventa antieconomico.

Ed allora io ritengo – come ho già detto in altra circostanza – che la soluzione si debba ricercare in un avveduto coordinamento dei trasporti camionistici con quelli ferroviari concorrenti.

Con questo intento, ho nominato una Commissione, presieduta dal mio valoroso collaboratore, Sottosegretario onorevole Mannironi, che già si è messa al lavoro con il compito di porre le basi della collaborazione tra strada e rotaia.

PORCELLINI. Dovrebbero essere facilitate le operazioni di carico e scarico.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È mia intenzione creare lungo le grandi direttrici apposite attrezzature per tali operazioni.

Nel campo dei trasporti internazionali, l'Italia aderisce e collabora a tutte le iniziative che in sede competente vengono adottate o promosse, senza peraltro trascurare prese di contatto diretto con singoli Stati, in particolare con quelli limitrofi e quelli le cui economie siano maggiormente collegate con gli interessi del nostro Paese; così dicasi per il traforo del Monte Bianco, la cui Convenzione – già ratificata dal Parlamento italiano, ma non da quello francese – risale al 1953.

Al riguardo, ho avuto, un mese fa, conversazioni con il signor Pinton, mio collega francese dei trasporti, e con il Ministro degli affari esteri, signor Pineau, i quali, mantenendo la promessa fattami, hanno presentato all'Assemblea nazionale francese il disegno di legge per la ratifica dell'accordo.

Occorre ora attendere che l'Assemblea nazionale si pronunci e speriamo che l'attesa non sia troppo lunga.

Il traforo del Monte Bianco, oltre a costituire una grande realizzazione per le comunicazioni dell'Europa occidentale, creerà anche la possibilità di lavoro per varie migliaia di operai italiani.

Ancora a proposito della nostra attività nel settore internazionale, ricordo che nello scorso mese di giugno si è tenuta in Roma una riunione fra componenti dell'Alta autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio e membri del Governo italiano, durante la quale è avvenuto un utile scambio di idee in merito ai trasporti stradali di prodotti ricadenti sotto il trattato della C.E.C.A. – rottami e acciaio – con particolare riguardo alla pubblicità dei prezzi e delle condizioni di trasporto, in maniera che tali prezzi e condizioni possano avere una certa stabilità.

Nel campo dell'autotrasporto merci occorre poi chiarire un errore di valutazione.

Si è detto presso la Commissione economica europea che in Italia la prevalenza degli autotrasportatori merci su quelli ferroviari si presenta massiccia, perchè all'autocarro andrebbe il 69% del traffico totale espresso in tonnellate-chilometro, mentre la ferrovia è interessata al residuo 31%.

In effetti si tratta (per l'anno 1954) di 29 miliardi di tonnellate-chilometro stradali in confronto ai 13 miliardi di tonnellate-chilometro ferroviari, ma in proposito è da sottolineare che i termini non sono paragonabili, poichè i 29 miliardi di tonnellate-chilometro comprendono anche le tonnellate-chilometro trasportate da 78.000 furgoncini, da 14.000 motocarri e da 195.000 autocarri di portata fino a 20 quintali, i quali tutti non faranno mai concorrenza alla rotaia poichè effettuano esclusivamente trasporti di carattere locale, nell'interno degli abitati.

Tali trasporti, di interesse specificatamente urbano, effettuano un servizio di tonnellate-chilometro pari a circa 13 miliardi, cifra che sottratta ai 29 miliardi sopra citati fanno rimanere paragonabili ai trasporti ferroviari soltanto 16 miliardi di tonnellate-chilometro. Non si può parlare pertanto di una prevalenza massiccia.

In base alla suddetta considerazione risulta che il trasporto stradale assorbe il 55 per cento del traffico totale.

Non risulta poi corrispondente al vero che il 30—40 per cento della totale capacità del parco camionistico resti inutilizzata stabilmente poichè di recente le categorie interessate hanno presentato domanda per ottenere, nel regime del contingentamento, un aumento del 6 per cento del parco camionistico pesante.

Posso affermare che la politica del Ministero dei trasporti non è quella di arrestare la politica liberalistica inaugurata a suo tempo dall'amico onorevole Corbellini e che, invece, è in esame tutta la situazione dei trasporti ferroviari e stradali, affinchè possa instaurarsi una buona volta – nei limiti del possibile, s'intende – quel senso di coordinamento, da tutti auspicato, tra trasporti stradali e trasporti ferroviari.

Alcuni problemi di carattere particolare di questo settore dei trasporti meritano di essere segnalati al Senato.

Uno di essi riguarda la sostituzione di servizi ferroviari con autolinee. A questo proposito occorre fare giustizia di un luogo comune: quello secondo il quale tale sostituzione tenderebbe allo smantellamento delle ferrovie. Nulla di più errato. Si tratta, invece, di non chiudere le porte al progresso, e cioè, in concreto, di attuare la sostituzione soltanto in quei casi in cui essa si risolve, nell'interesse pubblico, nella realizzazione di un servizio migliore

Ed io, onorevoli senatori, sono consapevole della responsabilità che grava sul mio Ministero, e giustamente il senatore Massini ha rilevato che lo smantellamento di una ferrovia non può farsi dalla mattina alla sera, e cioè con spirito d'improvvisazione.

Ho disposto, pertanto, una nuova indagine – che verrà condotta col massimo senso di responsabilità – al fine di stabilire se il *deficit* di determinate linee sia dovuto a mancanza effettiva di traffico o a deficienze del servizio, le quali, se accertate, dovranno essere eliminate al più presto.

Indipendentemente, poi, dai risultati del traffico, vi sono, alcune linee, che potremo definire a carattere sociale, le quali devono essere mantenute in esercizio anche se passive.

In materia di sostituzione di servizi ferroviari, voglio, pertanto, assicurare il Senato che procederò con ogni prudenza e cautela, sempre, però, fermamente intenzionato a tutelare il pubblico interesse, che, in definitiva, coincide poi con un servizio migliore: prova ne sia che le sostituzioni già attuate hanno, dopo i timori e le prevenzioni iniziali, incontrato il pieno consenso degli utenti.

Occorre, in ogni caso, distinguere le sostituzioni che vengono attuate per i servizi ferroviari in regime di concessione all'industria privata da quelle relative alle ferrovie statali.

Per le prime sono le aziende concessionarie che, in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono abilitate ad esercitare i servizi automobilistici sostitutivi in base alla stessa concessione ferroviaria, che resta in vigore, con l'obbligo di conservare al personale già in servizio sulle ferrovie e che viene adibito alle autolinee lo stesso trattamento economico, giuridico e previdenziale di cui godeva e di continuare ad applicare sulla autolinea sosti-

tutiva le stesse tariffe ordinarie e preferenziali già in atto sulle linee ferroviarie sostituite.

Tali norme sono state applicate senza inconvenienti di sorta nelle sostituzioni di ferrotramvie con autolinee effettuate sia in base alla legge n. 1496, del 1932, che alla legge n. 1221, del 1952.

Per quanto riguarda, invece, la sostituzione con autolinee di linee ferroviarie esercite dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, è apparsa come soluzione più idonea quella di affidare completamente, in normale regime di concessione, la gestione delle linee sui percorsi per i quali le Ferrovie dello Stato decidono di sopprimere l'esercizio ferroviario, alle aziende concessionarie di autolinee nelle zone più direttamente interessate, ponendo naturalmente precisi obblighi relativamente al programma di esercizio ed ai limiti di tariffa, perchè ogni dannosa ripercussione anche sotto questo profilo possa essere evitata.

Comunque, l'esercizio automobilistico delle relazioni già servite dalla ferrovia è posto – come tutti gli altri servizi di autolinee – sotto la sorveglianza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e, quindi, sotto il controllo del Governo e del Parlamento.

In proposito debbo rammentare all'onorevole Porcellini che i poteri dell'Amministrazione di sostituire servizi ferroviari con autolinee derivano da precise disposizioni delle leggi 21 dicembre 1931, n. 1575 e 2 agosto 1952, n. 1221.

Nell'intervallo fra le comunicazioni che ebbi l'onore di fare alla Camera e la discussione del Bilancio dei trasporti al Senato si è verificato, nel settore delle ferrovie in concessione all'industria privata, l'apertura all'esercizio della ferrovia Camigliatello Silano-S. Giovanni in Fiore, in prolungamento della ferrovia Cosenza-Camigliatello Silano.

Si è con essa realizzato un importante servizio che potrà assicurare anche in pieno inverno, salvo casi eccezionali, le comunicazioni fra l'Altopiano della Sila, regione le cui attività sono in così promettente sviluppo, ed il capoluogo della provincia.

Per attuare una comunicazione ferroviaria diretta da Cosenza e dall'Altipiano della Sila con il porto di Crotone, manca il collegamento fra S. Giovanni in Fiore e Petilia Policastro, collegamento che, assicurando la continuità fra le due linee Cosenza-S. Giovanni in Fiore e Crotone-Petilia Policastro, realizzerebbe la comunicazione diretta di Cosenza e dell'Altipiano della Sila con il mare. La costruzione di tale collegamento, che renderebbe più efficienti sul piano tecnico e su quello economico le due linee esistenti, è stata ritenuta ammissibile dalla Commissione di studio per il piano regolatore dei servizi pubblici di trasporto esistente presso il mio Ministero, e, tenuto conto delle sollecitazioni delle autorità e delle popolazioni interessate, non mancherò di avviare il problema alla sua migliore definizione.

Ho già avuto occasione di indicare quello che, a mio avviso, dovrebbe essere un sano indirizzo di politica dei trasporti nel campo ferroviario, e cioè la cauta e graduale eliminazione di quei tronchi il cui esercizio non riveste più carattere di pubblico interesse e che possono essere sostituiti, con maggiore vantaggio per il pubblico, da servizi su strada.

Nello stesso tempo, innegabile è la necessità di procedere alla ricostruzione od alla costruzione di quei tronchi di collegamento fra tratti già ricostruiti o costruiti, che servano a realizzare comunicazioni di manifesta importanza ed utilità, tratti che attualmente, proprio per la mancanza dei predetti tronchi di collegamento, non sono efficienti o sono scarsamente efficienti. Questo è il caso della S. Giovanni in Fiore-Petilia Policastro.

Pertanto, nonostante la forte spesa occorrente per la costruzione di tale linea (circa 12 miliardi) io mi riprometto di porre allo studio questa iniziativa non appena sarà possibile assicurare il relativo finanziamento.

Per quanto concerne la Paola-Cosenza, onorevoli senatori Vaccaro e Crollalanza, io sono già d'accordo con il Ministro Romita – rientrando la costruzione di tale linea nella competenza del Ministero dei lavori pubblici – per la sua realizzazione, che renderà possibile, con il servizio delle Calabro-Lucane da Crotone a Paola, una comunicazione Jonico-Tirrenica.

Io ritengo, infatti, di dover favorire la realizzazione di quei programmi che prevedono collegamenti di carattere trasversale, consen-

tendo un regolare sviluppo dei traffici interregionali.

Nello stesso periodo si è aperto all'esercizio il tronco Umbertide-S. Sepolcro, in prolungamento della Terni-Umbertide (Ferrovia centrale Umbra). L'esercizio di questo tronco viene provvisoriamente effettuato con automotrici Diesel, in attesa che venga completata la elettrificazione a corrente continua a 3.000 Volts del tronco stesso. Del pari sono in fase di ultimazione i lavori di ricostruzione e di sostituzione del sistema di elettrificazione monofase a frequenza ferroviaria con quello a corrente continua a 3.000 Volts della ferrovia centrale umbra, in modo che fra breve sarà realizzata una comunicazione diretta fra Terni-Perugia-Umbertide e S. Sepolcro elettrificata a corrente continua a 3.000 Volts.

Per l'esecuzione di questi lavori l'onere a carico dello Stato è risultato di 3.622.000.000 di lire.

Per la ferrovia Alcantara-Randazzo, perfezionati gli atti per la costruzione del secondo gruppo di opere, i relativi lavori saranno iniziati entro il mese.

Per quanto poi riguarda la trasformazione del piazzale della stazione di Alcantara delle Ferrovie dello Stato (linea Messina-Siracusa) in conseguenza dell'innesto in detta stazione della nuova linea per Randazzo, il progetto è stato esaminato con esito favorevole dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono in corso i relativi provvedimenti di concessione.

La ultimazione dei lavori e l'apertura della linea all'esercizio si prevede per la fine dell'anno prossimo.

Altra opera in corso nel settore delle ferrovie in concessione è quella della ultimazione dei lavori di costruzione della ferrovia Circumflegrea.

I lavori del primo gruppo concernenti tale linea hanno richiesto, oltre la spesa già prevista di 1.300.000.000, un ulteriore stanziamento, soprattutto per far fronte alla esecuzione di alcune varianti resesi necessarie durante il corso dell'opera, di lire 600.000.000, che è stato assicurato con provvedimento di legge di recente pubblicazione.

Potranno così essere, in breve termine, ultimati i lavori del primo gruppo di opere.

Il progetto del secondo gruppo di opere, che riguardano l'armamento e l'elettrificazione, già presentato dalla società concessionaria, trovasi in corso di aggiornamento in relazione alle caratteristiche previste per l'ammodernamento della ferrovia Cumana, con la quale, come è noto, la ferrovia Circumflegrea avrà in comune l'esercizio.

I lavori di costruzione dell'ultimo tronco della ferrovia Bari-Barletta (Bitonto-Bari) hanno subìto un rallentamento in questo ultimo periodo per la necessità di concordare, sul piano tecnico e su quello economico, la variante al tracciato del tronco di penetrazione in Bari, resasi necessaria per necessità urbanistiche di quel Comune. La variante in questione comporta una maggiore spesa di circa 850 milioni, coperta con un finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno e con la alienazione delle aree abbandonate dalle Ferrovie dello Stato al comune di Bari.

Tali accordi sono in corso di perfezionamento ed io darò tutto il mio interessamento, affinchè, nel termine più breve possibile, siano ultimati i lavori.

Mentre l'applicazione della legge per l'ammodernamento prosegue regolarmente nonostante la complessità dei problemi che essa investe, devo ricordare che ho recentemente sottoposto all'esame di codesta Assemblea il disegno di legge riguardante l'ammodernamento della rete delle ferrovie del Sud-Est. Tale iniziativa si è resa necessaria in quanto la sovvenzione risultante dal piano finanziario, esaminato dalla Commissione interministeriale, risulta superiore al limite massimo previsto dalla legge.

I lavori di ammodernamento previsti comprendono il rinnovamento completo dell'armamento per alcune linee, la sistemazione completa dell'armamento sulle altre, la sistemazione di gran parte dei fabbricati di stazione e delle case cantoniere, nonchè la costruzione di una nuova officina a Bari e l'adozione di apparati centrali per la manovra degli scambi e di segnalatori elettrici per i passaggi a livello.

Per il materiale rotabile è inoltre previsto l'acquisto di 30 nuove automotrici, 13 locomotori Diesel e 27 rimorchiate.

Il provvedimento prevede, quindi, la conservazione della intera rete di 473 chilometri delle ferrovie del Sud-Est. Devo far presente che la previsione della sostituzione di una parte della rete stessa con autolinee non sarebbe stata in questo caso in armonia con lo sviluppo agricolo ed industriale della zona nonchè con tutta l'opera di valorizzazione del Mezzogiorno che il Governo persegue in altri settori.

Al senatore Terragni che ha trattato, nel suo interessante intervento, dell'ammodernamento della Sondrio-Tirano posso assicurare che, sulla base delle proposte della Commissione interministeriale, tale ammodernamento è così previsto:

per i lavori di trasformazione e potenziamento della linea, la spesa ammissibile è stata riconosciuta di lire 868.471.000 con un contributo da parte dello Stato di lire 434.235.000 e cioè nella misura massima del 50% consentita dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

È stata inoltre prorogata la concessione per 25 anni dal termine dei lavori di ammodernamento, con una sovvenzione di esercizio chilometrica annua di lire 599.620, molto prossima alla massima consentita di lire 600.000 a chilometro.

D'altra parte non è stato possibile prendere in considerazione la sostituzione di detta ferrovia con un autoservizio, data la importanza rivestita dalla medesima anche dal punto di vista internazionale.

Se le previsioni di prodotti e di spese prese a base per il piano finanziario si dimostreranno in pratica non rispondenti, si provvederà a termini dell'articolo 8 della predetta legge alla revisione del piano finanziario stesso, per cui non si ritengono giustificate le preoccupazioni in proposito manifestate.

Il provvedimento relativo allo stanziamento della somma di 170.000.000, occorrente per la riparazione dei danni subìti dalla ferrovia Garganica per effetto dell'alluvione dell'autunno scorso, essendo stata reperita dal Ministero del tesoro la copertura per lo stanziamento stesso, è in corso di presentazione al Consiglio dei ministri.

Altro problema nel settore delle ferrovie concesse, la cui soluzione è vivamente sollecitata dalle popolazioni, è quello della ultimazione del raddoppio del tronco Napoli-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana. Come è noto in tale tronco è ancora a semplice binario la tratta Barra-Torre del Greco, il cui raddoppio, per inderogabili necessità di carattere urbanistico e di traffico degli importanti abitati attraversati, non può effettuarsi nella sede attuale, occorrendo il completo spostamento della sede ferroviaria.

Il provvedimento, che prevede, per gli importanti lavori suddetti, un ulteriore stanziamento, è stato approvato dal Consiglio dei ministri, ed i fondi sono stati reperiti.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma, ricorderò che il Parlamento ha recentemente approvato il disegno di legge relativo all'acquisto di 21 elettromotrici.

Dette unità, la cui consegna avrà inizio fra breve, saranno in prevalenza destinate alla effettuazione di un servizio diretto fra Roma-Termini ed il Lido di Ostia.

È, inoltre, allo studio la realizzazione del tronco della metropolitana di Roma che dovrebbe congiungere, prima del 1960, la stazione Termini allo Stadio Olimpico, attraverso Piazza del Popolo e la via Flaminia.

Rilevo, intanto, con vivo compiacimento, che questa nostra metropolitana rappresenta una delle più belle realizzazioni del mondo; essa, pure essendo ora limitata ad un solo tronco periferico, trasporta già ora circa 35 mila passeggeri al giorno – con punte anche di 70 mila – ed il suo esercizio è quasi in pareggio.

Il punto che richiama, come di consueto, la maggiore attenzione nell'esame del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria è quello che riguarda le risultanze complessive del bilancio stesso, che sono state ampiamente e acutamente analizzate dal relatore, senatore Restagno.

La constatazione del persistente *deficit* del bilancio della nostra massima Azienda di Stato colpisce profondamente l'opinione pubblica e particolarmente le Assemblee legislative le quali, nell'esercizio delle loro peculiari attribuzioni connesse all'approvazione dei bilanci, mettono giustamente a fuoco questo punto dolente della nostra politica ferroviaria.

Le previsioni formulate per l'esercizio 1956-57 contemplano un disavanzo di circa 62 miliardi.

Questa previsione, certamente non lusinghiera da un punto di vista di ordine generale, non va riguardata, però, su un piano realistico, con spirito di pessimismo. Come già ho ampiamente precisato nel mio discorso del 19 aprile 1956 alla Camera dei deputati, la previsione di 42 miliardi di disavanzo dell'esercizio precedente, formulata sulla base di quelle che erano allora le prospettive delle spese e delle entrate, si è rivelata, nel corso dell'esercizio, del tutto inadeguata di fronte alle nuove necessità ed ai conseguenti oneri sorti, con carattere di inderogabilità, nel corso dell'esercizio stesso: sì che si è imposta la precisa direttiva, inflessibilmente da me impartita ed attuata, di inflessibilmente da me impartita ed attuata, di contenere nella misura massima le spese: il che ha consentito che il disavanzo, che poteva salire, come ragionevolmente era da temere, a circa 108 miliardi, ha potuto essere contenuto, per il 1955-56, nella misura di circa 75 miliardi.

Per queste circostanze, come ho detto, la misura del disavanzo prevista per il prossimo esercizio non deve essere riguardata con pessimismo, anche perchè nella cifra prevista dei 62 miliardi sono comprese:

a) le maggiori spese di personale conseguenti all'attuazione del conglobamento, in base alla legge delega, per circa 28 miliardi, che non gravavano sull'esercizio precedente;

b) le maggiori spese per le forniture, dovute tra l'altro ai maggiori costi di carbone e di energia elettrica, per circa 8 miliardi.

Gli imprevisti, onorevoli senatori, in questo settore di spesa sono molti.

Le Ferrovie dello Stato consumano mensilmente, in media, 125 mila tonnellate di carbone, 75 mila delle quali fornite dalla C.E.C.A. e 50 mila importate dall'America.

Data la flessione nella produzione europea, non è possibile, almeno in questo momento, ottenere dalla C.E.C.A. una fornitura maggiore, tanto è vero che la stessa Francia e così la Germania e l'Inghilterra, sono anch'esse costrette ad acquistare carbone americano.

Mentre nelle previsioni si era ritenuto attendibile un prezzo di nolo e trasporto di circa 10 dollari per tonnellata, in questi ultimi mesi i moli sono talmente aumentati che oggi, malgrado tutti i possibili accorgimenti, paghiamo circa 13 dollari per tonnellata, con una maggiore spesa, quindi, di 2 mila lire la tonnellata, che comporta un maggiore onere, per le 50 mila tonnellate di carbone importate mensilmente dall'America, di 100 milioni al mese;

c) i maggiori stanziamenti, per circa 10 miliardi, per la manutenzione ed il rinnovamento della linea e del materiale rotabile;

d) le nuove spese accessorie per circa 8 miliardi in dipendenza della iscrizione per il prossimo esercizio delle annualità di ammortamento e di interessi per i prestiti contratti.

Non possiamo, quindi, nascondere il nostro compiacimento per il risultato ottenuto, senza desistere, peraltro, dallo sforzo per lo sviluppo ed il perfezionamento dei servizi.

Non ritengo di dover indugiare sulle considerazioni tante volte espresse in questa, come in altre sedi, sui motivi dai quali trae giustificazione il disavanzo ferroviario, quali la commistione dell'elemento pubblicistico, connesso alle finalità sociali della ferrovia, con quello di carattere meramente economico-industriale.

Trattasi, invero, di elementi connaturati ormai alla gestione di Stato di sì importante pubblico servizio e che condizionano, pertanto, l'intera politica dei trasporti nel settore ferroviario.

Ma, pur ritenendo che nell'attuale fase, successiva a quella della ricostruzione, il bilancio ferroviario sia ancora lontano – anche tenuto conto della accennata natura di servizio statale – dall'aver trovato un suo preciso punto di consolidata consistenza, non posso non soffermarmi su alcuni aspetti che oggi, come del resto negli scorsi esercizi, appaiono, in misura notevolmente sensibile, influenti sulla politica ferroviaria.

Possiamo, infatti, affermare che ci troviamo, in questo settore, in una fase di notevole fluidità se, a prescindere dai perfezionamenti continui della tecnica, dalla non ancora esatta delimitazione di compiti e di struttura dell'azienda, dall'evolversi della situazione economica generale anche in relazione ai futuri piani di sviluppo, consideriamo solamente il settore degli investimenti finanziari, ai quali, pur comportando essi in via immediata non trascurabili oneri principalmente per ammortamento ed interessi, non fanno riscontro, a

causa della gradualità con cui si verificano i fenomeni economici, immediati vantaggi.

Come però dicevo più innanzi, taluni elementi appaiono oggi particolarmente rilevanti nel constatato anormale divario tra spese ed entrate, come quelli connessi alla rapida evoluzione dei costi in confronto alla lenta progressione delle entrate.

Una politica, quindi, la quale si proponga come primo obiettivo il contenimento del disavanzo del bilancio aziendale, deve essere principalmente impostata sulla esigenza di frenare il ritmo delle spese, mettendo nel contempo in atto qualsiasi accorgimento per incrementare le entrate.

Di fronte alla prima esigenza, il carattere rigido delle spese – basta riferirsi a quelle per il personale e per il rifornimento di carbone e di energia elettrica – rende estremamente difficile un intervento che sia immediatamente e certamente risolutivo. Già a Milano, in occasione del VI Congresso dei Trasporti, accennai alla situazione, drammatica quasi, in cui versa l'Amministrazione, caratterizzata, da un lato, dall'impossibilità di adeguare tempestivamente le tariffe dei propri servizi – sempre ad un livello politico – e, dall'altro, dalla indifferibilità delle spese che sono, invece, a livello di mercato. Ciò non ci esime, peraltro, dal ricercare qualsiasi soluzione che consenta la realizzazione di economie: ed i risultati che ho prima ricordato, in relazione alle previsioni formulate per il decorso esercizio finanziario, dimostrano chiaramente che questa strada l'Amministrazione la sta percorrendo in modo deciso.

Notevoli economie abbiamo ragione di attenderci dall'auspicato riordinamento dei servizi dell'Azienda, con il conseguente snellimento e l'attesa semplificazione dell'azione amministrativa: ed al riguardo posso comunicare che le proposte formulate in questo settore dalla commissione interministeriale che si è occupata del problema, insieme a quello del riordinamento strutturale dell'Azienda e dello stato giuridico del personale, sono ora in via di attuazione per i servizi contabili e finanziari, con sostanziali economie.

All'osservazione fatta dal senatore Porcellini, che gli stanziamenti accordati all'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato siano assolutamente insufficienti allo scopo – in confronto a quelli, per oltre un miliardo, concessi all'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni per esperienze ed applicazioni – devo rispondere:

1) che non vi è analogia fra i due Istituti e che lo stanziamento suddetto, di un miliardo, riguarda essenzialmente le spese per il funzionamento dell'Istituto e solo in minor misura le spese per investimenti patrimoniali;

2) che per il funzionamento dell'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato vi sono i normali e sufficienti stanziamenti di bilancio sui capitoli di spesa della Direzione Generale:

3) che nel quadro delle disponibilità generali del bilancio sono state accordate all'Istituto delle Ferrovie dello Stato anche assegnazioni per l'ammodernamento dei suoi impianti.

In particolare, ed in aggiunta a detti finanziamenti, sono stati poi recentemente accordati all'Istituto ulteriori fondi per l'acquisto di nuovi macchinari per il tramite dell'A.R.A.R.

Peraltro, le osservazioni del senatore Porcellini saranno da me tenute in considerazione e mi riservo prossimamente di visitare l'Istituto per rendermi conto di persona di quanto da lui rilevato.

È anche pressochè ultimato il lavoro di preparazione dei disegni di legge per la riforma della struttura dell'Azienda, dello stato giuridico del personale, comprendente i quadri di classificazione e le norme transitorie, nonchè delle disposizioni sulle competenze accessorie; provvedimenti questi, che sono stati elaborati dopo aver raccolto e vagliato nelle varie questioni l'avviso delle organizzazioni sindacali e che, non essendo stati emanati con atti delegati, dovranno, non appena saranno stati approvati dal Consiglio dei ministri, essere sottoposti all'esame del Parlamento.

Favorevoli risultati, anche se non a breve scadenza, sono da attendersi dall'ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile.

Esaminando gli ordini del giorno pervenutimi, ho rilevato, onorevoli senatori, una grande quantità di richieste concernenti nuove costruzioni di fabbricati di stazione, di sottopassaggi, di pensiline e simili.

Si è ripetuta, in parte, la situazione creatasi alla Camera in occasione della discussione di

questo stesso bilancio, durante la quale mi vennero presentati 36 ordini del giorno, comportanti complessivamente una spesa di ben 460 miliardi.

Ebbene, devo dire francamente che se vogliamo risolvere i problemi del settore ferroviario è necessario rinviare l'esecuzione di opere non strettamente necessarie all'esercizio, destinando le attuali disponibilità al potenziamento ed all'ammodernamento degli impianti e dei mezzi di trasporto.

A questo proposito sono stati definiti recentemente gli accordi con le Amministrazioni interessate per il finanziamento di un programma di potenziamento del parco del materiale rotabile e tra poco potrò presentare al Consiglio dei ministri il disegno di legge che prevede, appunto a questo scopo, la spesa di 50 miliardi di lire, che sarà, peraltro, finanziata in 5 esercizi con i fondi ordinari del bilancio aziendale.

Con essa sarà resa possibile, tra l'altro, la costruzione di nuove locomotive Diesel, di automotrici di grande e media potenza, di nuove carrozze viaggiatori e la trasformazione di quelle esistenti a cassa di legno, nonchè la costruzione di un notevole numero di carri per le merci.

Trattasi di una spesa altamente produttiva, in quanto, con la realizzazione del programma quinquennale, saranno conseguite economie per circa 6 miliardi sui costi di esercizio, come dirò particolarmente appresso.

Ma tale programma è formulato anche in previsione di un aumento del volume del traffico merci, in funzione del quale si prevede, come ho detto, la costruzione di complessivi 5.800 nuovi carri merci, tra i quali numerosi carri specializzati; nell'intento di determinare l'acquisizione di nuovi traffici, anche mediante l'acquisto di mezzi rapidi e leggeri (circa 135 automotrici) da impiegare sulle linee ora a non rilevante traffico a cagione della inadeguatezza dei mezzi usati. È stato calcolato che, in dipendenza del progettato ammodernamento e potenziamento, potranno essere realizzati maggiori introiti per circa 5 miliardi all'anno per il traffico merci e di 3 miliardi per il traffico viaggiatori.

Mi sia consentito sottolineare l'importanza, dal punto di vista sociale, di questo disegno di legge, che prevede l'immediata ordinazione di forniture ferroviarie per 50 miliardi. Esso, infatti, una volta approvato dal Parlamento, assicurerà una fonte notevole di lavoro per le nostre industrie!

Ma perchè questa acquisizione di nuovi traffici non abbia per alcuni settori la ben strana conseguenza di determinare l'aggravamento dei relativi oneri, come fatalmente avverrebbe se si conservassero a tempo indeterminato, anche quando non esistono preminenti ragioni di politica sociale, tariffe sotto costo, occorre che il problema tariffario sia coscienziosamente valutato.

È in questo quadro che si inserisce la recente revisione apportata alle tariffe del trasporto delle persone e quella, ancora in fase di studio, per le tariffe merci.

Già alla Camera affermai la necessità di questa revisione; necessità fondata su considerazioni non soltanto strettamente finanziarie, ma inerenti ai principi di una politica economica che si ispiri ad una equa ripartizione di redditi e di oneri.

Se si considera il livello delle tariffe ferroviarie italiane viaggiatori in confronto a quello delle tariffe vigenti sulle principali ferrovie europee, talune delle quali praticano prezzi più che doppi dei nostri, se si tiene conto dell'indice di rivalutazione rispetto all'anteguerra delle tariffe ferroviarie per i viaggiatori, fermo da alcuni anni a 31 volte, apparirà chiaro che un provvedimento era indispensabile in questo settore. Questa mattina il senatore Restagno ha citato eloquenti cifre di comparazione con i prezzi delle altre reti europee.

CAPPELLINI. Bisogna considerare il potere d'acquisto di quei popoli.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Faccio constatazioni di carattere obiettivo dalle quali ognuno può trarre le proprie conclusioni.

È pur vero che c'è povera gente che non può pagare, ma ci sono anche molti che possono e non vogliono pagare. Basti pensare ai consumi voluttuari, alle somme veramente impressionanti, che mensilmente vengono spese per il tabacco, il totocalcio ed il cinematografo.

Perciò, anche in relazione alla riforma delle classi ferroviarie, alla quale l'Italia ha aderito in sede internazionale, fin dal 1954, e alla quale si doveva ora necessariamente dare corso, con il recente provvedimento è stato apportato l'aumento del 16 per cento alla tariffa della vecchia 2ª classe per la nuova 1ª classe e del 9 per cento alla tariffa della vecchia 3ª classe per la nuova 2ª classe. Si tratta, come ognuno vede, di aumenti contenuti entro limiti moderati, e che sono stati predisposti con la vigile previdenza di evitare perdita di traffico a favore delle autolinee.

Ritengo, quindi, di poter assicurare il Senato che, secondo le più attendibili previsioni, non si verificheranno affatto quelle «fughe» di viaggiatori verso l'automezzo, che il senatore Porcellini ed altri oratori hanno paventato. Penso, anzi, che la previsione di un maggior introito di dieci miliardi, sarà, sia pure di poco, superata.

Sulla riforma delle classi di viaggio l'onorevole relatore ha fornito tutti i necessari elementi di giudizio, ed io ho poco da aggiungere: deliberata fin dal 1954, su iniziativa della Unione internazionale delle ferrovie con l'adesione della nostra Amministrazione, la riforma è stata attuata alla data da tempo prestabilita. Così dal 3 giugno u.s. i viaggiatori hanno la scelta fra una classe superiore, che si chiama prima, ma ha i prezzi della seconda maggiorati del 16 per cento ed una classe inferiore, che si chiama seconda, ma ha i prezzi della terza, maggiorati del 9 per cento. In altre parole è scomparsa la tariffa più elevata, e si è attuata la fusione fra la 1ª e la 2ª classe del periodo anteriore. È scomparsa una classe superflua, già eliminata in precedenza dalle reti di alcuni Paesi europei. Debbo dire, peraltro, che per i servizi di lusso – e cioè per tutti i servizi di vagone-letto di 1ª classe, per le carrozze pullman e per l'elettrotreno ETR 300 – ho stabilito un supplemento che riporta i biglietti all'antico prezzo della 1ª classe.

La fusione in una sola delle prime due classi di un tempo ha, naturalmente, determinato una perdita di circa 9.000 posti, in conseguenza della riduzione a sei posti degli otto delle vetture della vecchia 2ª classe: ma a questa deficienza – comune, in genere, anche alle altre reti europee – si è in parte rimediato e si rimedierà prossimamente con le nuove costruzioni di vetture, già programmate e finanziate, le quali assicureranno in complesso 25.000 posti. Sono pure in programma e saranno – nel più breve tempo possibile – attuati miglioramenti nella attrezzatura della vettura della 2ª classe attuale (ex 3ª). Rilevo a questo riguardo, che si è fatta una troppo facile ironia, in quanto si è detto: la 3ª classe è stata trasformata in 2ª, ma le vetture antiquate con i sedili di legno sono rimaste. Rispondo che la riforma prevedeva, in via immediata, l'uso di vetture di 2ª (ex 3ª classe) imbottite soltanto sulle linee a carattere internazionale.

E a questa esigenza anche la nostra Azienda ha provveduto. Sulle restanti linee, a percorso interno, la carenza di vetture di 2ª classe imbottite si verifica non solo nel nostro Paese, ma anche nelle altre reti. Questa deficienza sarà gradualmente eliminata da parte nostra, così come gradualmente essa sarà eliminata sulle altre reti europee.

A proposito delle vetture di 1ª classe il senatore Porcellini ha rilevato che recentemente, per alcune carrozze di nuova costruzione, è stato lamentato l'inconveniente che il velluto rosso della tappezzeria, al contatto di corpi umidi, stingeva.

Posso assicurare che, mentre si è provveduto, sul piano tecnico, con speciali correttivi, ad eliminare il predetto inconveniente, è stata disposta una indagine rigorosa, tuttora in corso, onde accertare le eventuali responsabilità, sia da parte del personale ferroviario (dell'Istituto sperimentale e degli Uffici collaudi) che nelle prescritte prove effettuate non ha rilevato la cosa e provveduto in conformità, sia, principalmente, da parte della ditta fornitrice che dovrà, naturalmente, anche sopportare il carico del danno economico causato all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

È appena il caso di aggiungere che la revisione tariffaria, testè attuata, nel settore dei viaggiatori, corrisponde ad esigenze di ordine generale indipendenti dalla diminuzione del numero delle classi, anche se connesse con tale diminuzione, giacchè – in definitiva – essendo state unificate la 1ª e la 2ª classe, si imponeva inevitabilmente una scelta fra le

tariffe precedentemente in vigore per ciascuna delle due classi che sono state ora unificate.

Anche per il settore merci il nostro senso di realismo ci induce a studiare profondamente la questione e a dare il giusto rilievo a tutti gli elementi del problema: ma il nostro senso di responsabilità ci induce altresì a rivolgere un caldo appello ai settori interessati affinchè vogliano attentamente considerare le ragioni di un intervento in questo campo.

Come è noto, il progetto di aumento delle tariffe merci, attualmente in corso di esame presso il C.I.P., ha suscitato notevoli resistenze, specialmente per quanto concerne il settore dei prodotti ortofrutticoli!

Al riguardo ritengo sia utile qualche precisazione.

Tutti sentiamo la necessità di favorire questa grande esportazione italiana, poichè rappresenta una delle fonti di entrata più notevoli per la nostra economia, ma è mia impressione personale che si sia esagerato nella reazione all'annuncio di lievi ritocchi tariffari.

E che si tratti veramente di lievi ritocchi lo illustreremo con alcuni esempi.

Da uno studio particolareggiato, da me disposto proprio per il senso di responsabilità che mi deriva anche da tutte queste istanze contrarie, si rileva, ad esempio, che le arance bionde, trasportate da Catania a Bologna – 1.223 chilometri – si vendono in quest'ultima città a 128 lire il chilogrammo, e le componenti del prezzo di vendita sono le seguenti: 56 lire al produttore, 67,77 agli intermediari, 4,23 alle ferrovie. E ancora: da Catania a Milano, 1.435 chilometri – il prezzo di vendita di 130 lire risulta così composto: 56 lire al produttore, 69,48 agli intermediari e 4,52 alle ferrovie. Potrei continuare, ma non mi sembra necessario, tanto eloquenti sono le cifre citate. In sostanza, l'unico operatore che non ricupera i costi delle sue prestazioni è il vettore ferroviario italiano, e cioè sono le Ferrovie dello Stato, le quali, sulla base delle attuali tariffe subiscono una perdita netta del 45,29 per cento che, nel 1954, si è tradotta in ben 7 miliardi e 845 milioni di perdita e nel 1955 minaccia di raggiungere i 10 miliardi.

In sostanza, nella composizione proporzionale del prezzo al minuto, il trasporto ferroviario, per lunghe percorrenze, incide da un massimo dell'8,84 per cento per le patate novelle, ad un minimo del 3,30 per cento per le arance.

Ora noi abbiamo proposto una revisione tariffaria che comporta il pagamento di un lieve aumento di prezzo per ogni chilo di merce trasportata, differenza che dovrà essere divisa tra i vari operatori.

D'altra parte il perdurare di una tale situazione non potrebbe in definitiva, portare giovamento ad alcuno, poichè non permetterebbe l'attuazione di quel piano di potenziamento del parco dei carri frigoriferi, che dovrà essere in parte finanziato soltanto con il reperimento di fondi assicurato dal lieve ritocco tariffario proposto.

Dal potenziamento del parco dei carri frigoriferi trarrà indubbi vantaggi l'economia nazionale per le più ampie possibilità offerte all'esportazione e per le minori perdite derivanti dal facile deterioramento dei prodotti ortofrutticoli.

Altro problema di particolare interesse è quello consistente nella chiarificazione del bilancio, mediante la individuazione ed il rimborso alle Ferrovie degli oneri extra aziendali.

La questione è notissima giacchè essa fu sollevata in Parlamento dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Bertolini, fin dal 1907, e cioè agli inizi dell'esercizio di Stato e fu poi continuamente riproposta. Sembra, quindi, inverosimile che essa non sia ancora stata risolta. Eppure è, a mio giudizio, assolutamente certo che non si potrà mai iniziare un'opera di effettivo risanamento del bilancio ferroviario, se prima non si otterrà la sua chiarificazione.

Sono lieto di dare atto che il collega Ministro del tesoro, onorevole Medici, ha impostato in termini precisi la soluzione del problema, dichiarando, davanti all'altro ramo del Parlamento, essere giusto che « lo Stato paghi per i servizi ferroviari i prezzi di mercato e l'Azienda ferroviaria ne incassi l'importo ». « E questo » egli ha detto « è doveroso ». Di questa così chiara espressione del suo punto di vista gli sono particolarmente grato.

Occorrerà ora proseguire su questa via, determinando in concreto questi oneri extra aziendali e la loro entità, la quale è considerevole e, in ogni caso, tale da dare ragione di per

sè sola della consistenza del *deficit* del bilancio ferroviario.

Sono convinto che la eliminazione di questa partita passiva costituirà il presupposto essenziale per il risanamento del bilancio aziendale e si risolverà indirettamente in un contenimento della spesa.

Nel quadro dei provvedimenti e delle iniziative che costituiscono la base della mia politica dei trasporti e che più volte ho enunciato nelle mie dichiarazioni, si inserisce in primo luogo il problema della riduzione dei costi di esercizio. Questo problema, che in questi ultimi anni è andato assumendo sempre maggiore importanza in tutte le aziende industriali – nelle quali particolare rilevanza ha assunto lo studio della determinazione analitica dei costi onde seguire il fenomeno fin dalle sue origini per poterne migliorare la struttura formativa ed agire in senso concreto per una positiva azione contenitrice delle spese – non può non essere portato in primo piano anche nell'Azienda ferroviaria.

Un'analisi particolareggiata dei costi è stata effettuata con speciale riguardo all'esercizio finanziario 1954-55, distinguendoli tra le due gestioni viaggiatori e merci, nei vari sistemi di trazione attualmente in uso.

Un primo sommario esame conferma una opinione, del resto già nota ed accettata, in base alla quale un forte abbassamento dei costi unitari si ha nell'esercizio con trazione elettrica rispetto a quello con trazione a vapore.

La tecnica ferroviaria è in continuo divenire e così ora si affaccia la tesi del minor costo delle linee esercitate con locomotive Diesel in confronto al costo delle linee elettrificate. È chiaro che di questo orientamento dovremo tenere il massimo conto per l'avvenire; ma è anche incontestabile che, attualmente, le linee elettrificate consentono, nel confronto delle linee a vapore, una notevole economia.

Tale sensibile differenza rivela in modo inequivocabile come si possa addivenire ad un miglioramento economico dell'esercizio ferroviario non appena saranno operanti le elettrificazioni previste in applicazione dei piani da realizzare a carico dei finanziamenti straordinari. Secondo una previsione di larga massima e di prima approssimazione, si può valutare che la elettrificazione delle linee ad intenso traffico (Bologna-Venezia, Milano-Treviglio, Messina-Palermo, Bari-Foggia-Pescara, Treviglio-Verona-Padova e Messina-Catania) consentirà una economia della spesa di esercizio valutabile intorno ai 5 miliardi annui e, conseguentemente, una corrispondente riduzione dei costi unitari delle prestazioni.

Inoltre, i lavori di raddoppio previsti per le linee sulle quali si svolge un traffico particolarmente intenso, convoglieranno indubbiamente un maggior volume di traffico, anche in relazione alla industrializzazione in atto del Mezzogiorno d'Italia, e provocheranno quindi una flessione, presumibilmente notevole, dei costi unitari del viaggiatore-km e della tonn-km, consentendo di sfruttare al massimo grado, ed ancor più razionalmente, l'attuale attrezzatura ed organizzazione dell'Azienda ferroviariai.

In conclusione, pur non potendo valutare analiticamente *a priori* le variazioni che potranno subire i costi delle singole prestazioni in relazione ai diversi lavori di potenziamento della rete, non v'ha dubbio, però, che una riduzione, ed anche sensibile, si otterrà in tale settore.

È poi quasi superfluo rilevare che un elemento fondamentale nella determinazione di tali costi è l'incidenza delle spese di personale sui costi stessi che, secondo un esame analitico, può raffigurarsi nell'ordine di circa il 55 per cento sui costi medi complessivi delle singole prestazioni.

Mi auguro che – come già ebbi occasione di rilevare alla Camera dei deputati – l'ingente aggravio che fa carico allo Stato per far fronte ai miglioramenti del trattamento economico del personale in servizio e in quiescenza, intesi a portare il trattamento economico generale ad un livello equo e dignitoso, in rapporto al tenore medio di vita, stabilizzerà, per un certo periodo di tempo, le spese di personale dell'Azienda in modo che, anche nello studio e nella ricerca quotidiana di un miglioramento dei costi unitari, si potrà guardare all'avvenire con serena tranquillità al fine di rendere sempre più proficua l'azione di risanamento economico della gestione ferroviaria, nella quale azione si inserisce, con preminente rilevanza, ogni possibile riduzione dei costi unitari.

A questo proposito faccio presente al senatore Porcellini che la mia politica del sorriso nei riguardi del personale – come egli ha voluto qualificarla – si è concretata in numerosi e tangibili vantaggi. Ne ricorderò soltanto alcuni: provvedimenti adottati per il conglobamento nello stipendio del premio di interessamento nella misura-base; ritocchi alle competenze accessorie per il personale operaio, dirigenti tecnici e personale di verifica: conglobamento nello stipendio del premio per ore di lavoro a favore del personale di macchina, conservazione nell'impiego di oltre 2.000 agenti inidonei, dei quali ben 1.150 inidonei per cause estranee al servizio. In sostanza questa pretesa politica del sorriso si è risolta, per l'attuazione della legge delega, in una maggiore spesa di oltre 52 miliardi. Questi vantaggi per il personale mi sono costati dure battaglie, delle quali spesso ho ricevuto esplicito riconoscimento anche da parte delle organizzazioni sindacali. (*Interruzione del senatore Massini*).

E lei lo sa, senatore Massini.

Intanto è bene che si sappia che ho combattuto sempre con senso di fraternità, spinto dalla certezza di combattere per giuste cause. Non sempre, però, la volontà può essere seguita da fatti concreti, per la presenza di ostacoli insuperabili.

Comunque, nei limiti delle nostre possibilità, delle risorse che abbiamo a disposizione e delle norme di legge che disciplinano l'attività dell'Azienda ferroviaria, non mancheremo – come del resto abbiamo fatto fino ad oggi – di venire incontro a tutte le legittime richieste del personale, di questo personale che, con grande rischio e sacrificio, compie in ogni circostanza il proprio dovere.

Circa la questione dei congedi debbo senz'altro riconoscerne la gravità, ma è chiaro che i miracoli nessuno di noi li può fare.

Sono stati banditi i concorsi necessari per il completamento del personale, – si tratta di 11.000 posti, per i quali sono state presentate ben 220.000 domande – e sono state da me impartite precise direttive affinchè tutti gli accorgimenti siano applicati per facilitare il godimento delle ferie del personale dell'esercizio. Anche questo grave problema postula, per la sua soluzione integrale, una certa gradualità, ma io assicuro che porrò ogni mio impegno per effettuare tale soluzione.

Altro importante argomento, sempre in tema di personale, è quello delle case. È noto che l'Amministrazione si trova costretta, anche in questo settore, a fare i conti con i modesti stanziamenti di bilancio, i quali consentono soltanto sovvenzioni ad un numero assai limitato di Cooperative. Dopo attento studio del problema, ho avviato alcuni importanti iniziative tendenti, attraverso la valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale, alla costruzione di un numero di alloggi sensibilmente superiore a quello di cui in atto l'Azienda dispone.

Su queste iniziative, destinate a svilupparsi nel quadro delle leggi vigenti, dovrà ora pronunciarsi il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dopo di che avrò cura di portarle ad attuazione nel minimo tempo possibile.

Frattanto, il Ministero ha dato la sua adesione, suggerendo anche opportune varianti, ai disegni di legge di iniziativa parlamentare per il riscatto degli alloggi già in uso.

Il problema dianzi accennato delle future elettrificazioni di nuove linee e dell'aumento del traffico su linee già in esercizio elettrico, pone in primo piano l'argomento del fabbisogno effettivo di energia per l'esercizio delle linee stesse e le relative prospettive per il suo approvvigionamento futuro.

È da ritenersi che l'attuale consumo annuo di 1,8 miliardi di Kwh aumenterà, entro il 1960, di un altro miliardo, per far fronte alle nuove, più vaste esigenze dell'esercizio elettrificato.

Tale maggiore fabbisogno sarà coperto in parte con acquisti presso Aziende produttrici, mentre una preponderante aliquota dell'energia necessaria verrà assicurata con il potenziamento delle Centrali elettriche delle Ferrovie dello Stato o da esse controllate.

È prevista, infatti, la partecipazione delle Ferrovie dello Stato all'impianto idroelettrico di Valpelline in Val d'Aosta del Consorzio elettrico del Buthier, il potenziamento dell'impianto idroelettrico di Monastero sul fiume Adda, che rappresenterà un ampliamento dell'attuale impianto di Morbegno con spostamento della centrale in località Monastero,

mentre è allo studio la compartecipazione delle Ferrovie dello Stato alla centrale termoelettrica dell'Azienda elettrica municipale di Torino.

È stato, inoltre, notevolmente ampliata la potenzialità produttiva delle Centrali elettriche di Larderello.

I suddetti impianti avranno una produzione complessiva annua, per conto delle Ferrovie dello Stato, di 790 milioni di Kwh pari a circa l'80 per cento del maggior fabbisogno necessario al potenziamento dell'esercizio.

Alcuni di questi lavori potranno essere finanziati col provento del prestito svizzero di cui hanno parlato alcuni oratori nei loro interventi. In proposito devo precisare che il prestito di 200 milioni di franchi svizzeri ha la durata di 26 anni, e sarà estinto in 10 annualità di 20 mila franchi ciascuna a partire dal 17° anno.

Il tasso d'interesse è il seguente:

- 3,75 per cento nei primi 6 anni;
- 4,25 per cento dal 7° al 12° anno;
- 4,50 per cento negli anni successivi.

Si attende ora lo scambio delle ratifiche.

La perfetta efficienza dell'armamento ferroviario ed il suo continuo e costante adeguamento alle maggiori velocità di esercizio rappresenta un elemento di grande importanza nell'economia aziendale, ove si pensi che le condizioni dell'armamento stesso sono determinanti al fine di consentire una elevata e conveniente velocità commerciale ed un minore affaticamento del materiale rotabile, con conseguente diminuzione delle spese relative di manutenzione.

Il periodico e necessario rinnovamento dei binari ferroviari ha subìto una forzata stasi nel periodo bellico e nell'immediato dopoguerra, quando ogni sforzo si è dovuto concentrare nel ripristino delle linee interrotte e danneggiate.

Il gigantesco sforzo compiuto dall'Azienda ferroviaria nell'epoca della ricostruzione ha portato al riassetto totale dell'intera rete ed al rinnovamento di 1.600 chilometri di binario delle linee principali, nonchè di 140 chilometri di quelle secondarie.

Ma altro cammino deve ancora essore percorso in tale settore per giungere alla normalizzazione della situazione e per riprendere il normale ciclo di rinnovo del materiale di armamento; perfettamente consapevole di tale urgente necessità nel quadro di un confortevole aumento delle velocità commerciali e delle diminuzioni delle spese di manutenzione, l'Azienda ferroviaria ha impostato fin d'ora una spesa annua di 8.500 milioni per tale destinazione.

Nel settore dei mezzi di trazione, il parco locomotive a vapore va progressivamente riducendosi sia come numero, sia come importanza dei servizi, in relazione alla tendenza sempre più accentuata verso la elettrificazione delle linee.

Ciò nonostante, al fine di contenere al massimo le spese di esercizio, non si è trascurato di apportare modifiche alle unità in uso per migliorarne il rendimento.

Infatti, in questi ultimi anni, sono state trasformate, secondo il sistema Franco-Crosti, che consente una cospicua economia di combustibile, 133 unità la cui utilizzazione è prevista per un sufficiente numero di anni ancora, mentre la stessa trasformazione sta per essere estesa ad altre 80 locomotive analoghe.

Il parco locomotive elettriche, fatta eccezione del limitato settore destinato alla trazione trifase, è in continuo accrescimento in relazione alle nuove elettrificazioni ed è tutto composto di unità di concezione e costruzione perfettamente corrispondenti ai dettami della più moderna tecnica.

Per quanto riguarda il settore elettromotrici esso comprende numerosissime unità moderne e modernissime, tra cui il nuovo elettrotreno ETR. 300 e le elettromotrici gruppo 660, che rappresentano un sensibile progresso sia sotto l'aspetto del *comfort*, sia come realizzazione tecnica delle apparecchiature elettriche.

Il grande favore che incontrano presso il pubblico tali mezzi automotori rende assai intensa la loro utilizzazione e pone in essere il problema di un deciso orientamento verso tali tipi di materiali per le nuove future ordinazioni. Le istanze formulate in questo senso dagli onorevoli senatori saranno senz'altro tenute nella massima considerazione perchè corrispondono agli interessi dell'Amministrazione.

Le 825 automotrici termiche ed i 30 rimorchi che costituiscono la dotazione complessiva del parco ferroviario italiano, ponendolo in primo

piano in tale settore rispetto alle corrispondenti dotazioni delle altre ferrovie europee, vanno assumento una importanza di impiego sempre crescente, mentre l'attuale tendenza alle composizioni multiple rende evidente la convenienza economica di accrescere, altresì, anche la dotazione dei rimorchi.

Non appena avranno avuto completo corso i programmi già predisposti per le nuove costruzioni, il parco automotrici sarà dotato di tipi normali ed economici, ma sufficientemente confortevoli, tutti atti al traino di rimorchi.

Un particolare cenno ritengo doveroso circa quanto si è fatto per la sistemazione dei servizi ferroviari in Sicilia, anche per rispondere alle osservazioni dei senatori Romano e Asaro, Il quadro fatto dal senatore Asaro è piuttosto desolante.

Sembra, a suo dire, che non si sia fatto niente in Sicilia. Esaminiamo, dunque, brevemente insieme il lavoro compiuto.

La linea Messina-Palermo è stata completamente elettrificata *ex-novo* (232 km) ed ultimata il 4 ottobre 1955, con una spesa aggirantesi sui 14.300 milioni per la sistemazione degli impianti fissi e di circa 6.900 milioni per la costruzione dei nuovi mezzi di trazione elettrica.

I lavori di elettrificazione della linea Messina-Catania (km. 98) sono in parte già finanziati. Attualmente si sta procedendo alla sistemazione di varie stazioni tra cui Acitrezza, Cannizzaro e Carruba.

Oltre a tutti i lavori eseguiti per la riparazione degli impianti danneggiati dalla guerra, si è provveduto o si sta provvedendo all'esecuzione di importanti opere intese ad aumentare la potenzialità delle linee della Sicilia. Per quanto riguarda le stazioni sono stati eseguiti importanti lavori per 2.800 milioni, fra i quali: il nuovo impianto di smistamento e riordino merci a Messina Contesse (1 miliardo); l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Bicocca (280 milioni); la sistemazione per il potenziamento della Siracusa-Canicattì (200 milioni); gli impianti per il maggior traffico dovuto al trasporto dei petroli del Ragusano (96 milioni); la sistemazione delle stazioni di Bicocca e di Catania Acquicella in dipendenza del raddoppio Bicocca-Catania-Acquicella (150 milioni).

È stato provveduto al raddoppio del binario nel tratto Altavilla-Termini Imerese della Messina-Palermo (3.130 milioni).

È in corso di esecuzione la prima fase dei lavori per il raddoppio della sede per il secondo binario fra Bicocca e Catania Acquicella (162 milioni) e pure in corso sono i lavori per una variazione in galleria fra Catania C. e Cannizzaro, per deviare il traffico ferroviario fra le due stazioni, in modo da liberare la zona verso mare destinata allo sviluppo edilizio della città di Catania (900 milioni).

Miglioramenti sono stati apportati ai piazzali e marciapiedi di varie stazioni: Siracusa, Palermo B., Marsala, Caltanissetta (70 milioni).

Sono state costruite numerose pensiline, fra le altre a Palermo e Catania, per un importo complessivo di circa 400 milioni.

Oltre alla sistemazione dei depositi locomotive di Messina, di Palermo, di Catania e di Castelvetrano (152 milioni), migliorie sono state apportate alle officine di Messina e di Catania, alle squadre rialzo, a magazzini approvvigionamenti e ai dormitori per il personale, per un complessivo importo di circa 220 milioni.

Dalla fine della guerra ad oggi sono stati costruiti 400 nuovi alloggi per il personale ed altri 102 sono in corso di costruzione (350 milioni circa).

È stato inoltre affrontato in pieno il problema del miglioramento radicale delle case cantoniere di vecchia costruzione.

Per quanto riguarda i fabbricati viaggiatori sono in corso di prossima attuazione i lavori di sistemazione e di ampliamento dei fabbricati viaggiatori di Palermo, Trapani e Catania e di altre stazioni (1 miliardo).

Oltre tutti i lavori eseguiti ai ponti per la riparazione dei danni di guerra (circa 600 milioni) è in corso la sistemazione di numerosi ponticelli fra Catania e Siracusa, fra Fiumetorto e Bicocca e fra Siracusa e Licata (150 milioni circa).

Per la sistemazione della viabilità, fra i più importanti lavori eseguiti, è da ricordare la sistemazione del sottovia presso Siracusa.

Altro importante lavoro è stato quello per la trasformazione della quarta invasatura delle navi traghetto a Messina (74 milioni) da cui ha tratto notevole giovamento l'esercizio.

Sono stati infine eseguiti lavori di rinnovamento dell'armamento sulle linee Messina-Siracusa e Fiumetorto-Bicocca (1.100 milioni).

Da ultimo è da ricordare che importantissime opere sono state eseguite per il consolidamento della sede in zone franose, per rifacimenti di gallerie dissestate, per difese dal mare ecc., per un importo di circa 1.800 milioni.

L'andamento dell'esercizio sulla linea Leonforte-Piazza Armerina è attentamente studiato dall'Amministrazione al fine di valutare quali potranno essere i provvedimenti da prendere in avvenire, per ridurre il forte *deficit* (tratto Leonforte-Dittaino coefficiente di esercizio 47, tratto Dittaino- Piazza Armerina coefficiente 8).

Per quanto riguarda le ferrovie secondarie, già ho detto della linea Alcantara-Randazzo.

Aggiungo ora che nell'esercizio 1955-56 sono stati eseguiti lavori vari di completamento per circa 88 milioni e sono in corso di studio lavori per altri 62 milioni circa, e che sono stati eseguiti rilevamenti geologici ed aereofotogrammetrici necessari per lo studio del progetto esecutivo, attualmente in corso di compilazione, della ferrovia Regalbuto-Nicosia.

Trattasi, in complesso, di una spesa di ben 34 miliardi e 358 milioni erogata, per i lavori specificati, in questi ultimi esercizi per la Sicilia.

Circa altre osservazioni fatte dal senatore Asaro, delle quali io ho preso nota, riguardanti alcuni dettagli del servizio ferroviario, assicuro che saranno eliminati gli inconvenienti segnalati.

Bisogna però riconoscere la realtà delle cose.

Le Ferrovie dello Stato hanno compiuto sforzi notevoli per migliorare i loro servizi in Sicilia e intendono farne altri, per renderli adeguati all'ammirevole sviluppo agricolo ed industriale dell'Isola, che assume un ritmo sempre più intenso.

La Sicilia, infatti, rappresenta oggi una fonte notevole di produzione, come è denunciato da un dato statistico di grande importanza: nel 1950, i carri ferroviari entrati nell'Isola furono 135 mila contro i 35 mila passati sul continente; mentre nel 1955 sono entrati nel numero di 135 mila e ne sono usciti 155 mila! È questo un indice sicuro della ripresa economica della regione.

Al fine di assecondare in misura sempre più larga le esigenze del traffico viaggiatori, sono stati realizzati cospicui aumenti delle velocità commerciali mentre, in applicazione del nuovo orario ferroviario entrato in vigore il 3 giugno u. s., sono stati istituiti nuovi collegamenti interni ed internazionali.

Sulla Torino-Roma, infatti, si è passati da 86 a 90 chilometri orari, mentre sulla Milano-Roma la velocità commerciale è salita a 104 chilometri orari dai 98 del 1955.

I 59 chilometri orari della Messina-Palermo nel 1955, sono saliti a 65 nel 1956, mentre sulla Roma-Napoli si è passati rispettivamente, a seconda dei treni, dai 93 ai 120 e dai 103 ai 114 chilometri orari.

Analoghi aumenti si sono verificati sulle altre principali relazioni quali, ad esempio, la Torino-Milano, la Milano-Venezia, la Milano-Genova, la Venezia-Bologna, la Bologna-Bari e la Napoli-Reggio Calabria.

Con la istituzione di una nuova relazione notturna tra Milano e Marsiglia, in coincidenza a Genova con i treni da e per Roma ed in corrispondenza col treno « Le Catalan », si è creata una comunicazione rapida con la Spagna!

Vetture dirette sono state istituite sulla relazione Parigi-Palermo ad integrazione dell'esistente servizio Parigi-Siracusa, mentre, con il miglioramento degli orari e delle velocità commerciali, si è potuto realizzare un acceleramento di 110 minuti tra Parigi e Milano e di oltre due ore sulla relazione Ginevra-Milano.

Per il periodo estivo è stata, inoltre, predisposta una più celere comunicazione tra Roma e Copenaghen, mentre, per consentire un comodo e rapido viaggio senza trasbordo tra Venezia, Firenze e Roma è stata istituita una apposita coppia di treni denominata « Freccia della Laguna ».

Tale esemplificazione, che non ritengo sia il caso di spingere più oltre nel dettaglio, può dare una precisa dimostrazione dello sforzo costante dell'Azienda ferroviaria inteso a migliorare sempre più i suoi servizi al fine di renderli elasticamente aderenti alle crescenti esigenze del pubblico, onde proseguire nella costante opera di acquisizione del traffico, che rappresenta una sicura meta verso un

miglioramento della situazione economica aziendale.

Signor Presidente, onorevoli senatori con questa mia rapida esposizione ho inteso delineare, a grandi tratti, le direttive della politica dei trasporti nell'attuale momento e la mèta alla quale essa tende.

Questa mèta io perseguirò col più vivo impegno, pure rendendomi conto che i vari problemi postulano una gradualità di realizzazione e non consentono impazienze.

Questa mattina un giornale ha scritto: « Angelini alla prova ».

Sì, è vero, sono alla prova, ed è una prova difficile ! Pure avendo, onorevoli senatori, trascorso la mia vita in mezzo a mille difficoltà e a mille rischi, rimango talvolta sgomento di fronte agli ostacoli che sopravvengono improvvisi e minacciano di rendere vano il mio lungo, diuturno e snervante lavoro, tendente a risolvere problemi che considero ormai come miei personali tanta è la passione con la quale mi sono dedicato a questo compito che mi è stato da un anno affidato.

Eppure resisto, animato dal profondo desiderio di compiere un'opera utile per il mio Paese, per tutti coloro che operano nel settore dei trasporti, e, soprattutto, per la grande azienda delle Ferrovie dello Stato ed il suo personale.

Resisto con forza di volontà e con spirito di sacrificio, solo preoccupato di agire in maniera tale che, quando dovrò lasciare il mio posto, possa farlo con la consapevolezza di avere bene operato nell'interesse generale.

Per questo conto sul valido aiuto dei miei collaboratori e del personale tutto, che sempre ha corrisposto alle molteplici e gravi esigenze con perizia, laboriosità e sentimento di dedizione al dovere: conto sulla vostra fiducia, sul vostro consiglio, sull'interesse che il Senato ha sempre dedicato al settore dei trasporti, affinchè la mia modesta opera possa recare un contributo alla soluzione dei molti, ardui problemi che ho rapidamente delineato e corrispondere alle aspettative del Paese.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per mezz'ora.

(*La seduta, sospesa alle ore 19,05, è ripresa alle ore 19,35*).

Presidenza del Vice Presidente BO

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

Il primo è quello dei senatori Terragni e Guariglia.

RESTAGNO, *relatore*. Il Ministro ha già espresso il suo parere favorevole nel corso del suo intervento. La Commissione si associa ed esprime il voto che questo stralcio di provvedimenti venga approvato al più presto possibile.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. D'accordo, ho già risposto all'ordine del giorno del senatore Terragni, ed i provvedimenti richiesti per la disciplina del traffico sono già allo studio.

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

GUARIGLIA. Non insisto. Mi rimetto a quanto ha già detto il collega Terragni e ringrazio l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Porcellini, Alberti e Papalia.

RESTAGNO, *relatore*. Si tratta del problema dei passaggi a livello, sui quali la Commissione non può che concordare col pensiero espresso dal senatore Corbellini e da altri.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La questione dei passaggi a livello in Italia è molto importante: si tratta, infatti di 17.250 passaggi a livello dei quali circa 10 mila custoditi dalle ferrovie e circa 7 mila da privati. Ho disposto una inchiesta per accertare quali fossero abbisognevoli di più urgente sistemazione, cioè quelli che chiudono il traffico per lungo tempo. Ne sono stati identificati 920 che dovrebbero essere sostituiti con sottopassaggi o sopra-passaggi. La competenza è del Ministero dei lavori pubblici dell'A.N.A.S. e, spesse volte, anche delle Amministrazioni provinciali. La spesa necessaria per la sistemazione dei 900 passaggi a livello è di circa 50 miliardi

ed essa dovrebbe essere finanziata con un disegno di legge allo studio tra me e il Ministro Romita. Ho proposto di contribuire per 20 miliardi, mentre 30 sarebbero a carico del Ministero dei lavori pubblici. La ragione per la quale l'Amministrazione ferroviaria è sempre favorevole a sopprimere i passaggi a livello è evidente in quanto è connessa alla sicurezza dell'esercizio: essa interviene nella spesa con la capitalizzazione dell'economia della spesa conseguente al servizio di vigilanza, ed anche con qualche ulteriore arrotondamento dovuto specialmente alla eliminazione dei danni che spesso deve risarcire per il fatto che questi passaggi a livello restano aperti. In questo senso posso assicurare che si continuerà a lavorare per la eliminazione di questi passaggi a livello, che creano veramente disagio ai cittadini ed al turismo.

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

PORCELLINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Cappellini, il quale non è però presente.

ASARO. Faccio mio l'ordine del giorno.

RESTAGNO, *relatore*. L'ordine del giorno del senatore Cappellini si riferisce alla ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano sulla linea Fabriano-Urbino, distrutta dalla guerra. È indubbio che la Commissione è favorevole al ripristino di tutte le opere distrutte dalla guerra.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Tutto questo nei limiti dei 1.700 milioni che occorrono per completare la linea. Le ragioni esposte dal senatore Cappellini sono tenute in seria considerazione dell'Amministrazione perchè tutti riconoscono l'importanza della città di Urbino, occorre solo reperire la somma. Vedremo se sarà possibile reperirla magari in più esercizi in maniera di far fronte a questa opera. Accetto pertanto questo ordine del giorno come raccomandazione.

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

ASARO. Dichiaro di essere soddisfatto.

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

CORBELLINI. Come Presidente della Commissione desidero dare alcuni chiarimenti sull'ordine del giorno. Il senatore Alberti richiede il mantenimento del servizio sulle linee Attigliano-Viterbo e Civitavecchia-Orte. Quest'ultima ferrovia fu costruita dopo la prima guerra mondiale. Quando ero giovane mi sono occupato del suo tracciato.

Nell'ordine del giorno si richiede un servizio che non è possibile ottenere su tale linea. Voglio perciò prospettare al senatore Alberti la effettiva situazione di fatto che attualmente si verifica. Egli afferma che la Civitavecchia-Orte può costituire un raccordo tra le due linee principali Pisa-Roma e Firenze-Roma. Tale sua richiesta non è realizzabile tecnicamente per le caratteristiche di tracciato completamente diverso tra la linea vicinale Civitavecchia-Orte e le due grandi comunicazioni che essa collega. Sulla Civitavecchia-Orte vi sono alte pendenze, curve strette, armamento idoneo a carichi assiali limitati, e quindi le velocità e i pesi dei treni non possono essere omogenei con quelli che si richiedono nelle linee di grande traffico.

La Commissione non ha alcuna difficoltà nell'accogliere quella parte dell'ordine del giorno relativa alla conservazione dell'esercizio su tale linea; ma pregherei il senatore Alberti di non insistere per la seconda parte perchè essa non è tecnicamente accettabile. Il senatore Alberti deve sapere che il trasporto dal porto di Civitavecchia sulle linee di Ancona è soggetto alle tariffe per la via più breve, che è quella della Civitavecchia-Orte; ma il traffico pesante dei treni merci che alimentano la zona industriale di Terni non percorrono la strada più corta, ma più accidentata, e quindi meno economica, perchè essi seguono la via di più rapido inoltro che è quella che da Civitavecchia passa per gli scali merci di Roma e poi, raggiunta Orte, proseguono per Terni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La questione è superata, non esiste nessuna volontà di sopprimere le due linee.

ALBERTI. Ringrazio l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Roffi, Bardellini, Bosi e Mancinelli.

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Roffi, con quest'ordine del giorno, illustra il problema che ha formato oggetto del suo intervento. Egli è preoccupato della smobilitazione delle ferrovie a scarso traffico. Su questa questione la Commissione non può che rimettersi alle decisioni del Governo, ribadendo i concetti illustrati in sede di relazione e cioè: se si deve effettivamente smobilitare bisogna assicurare un nuovo servizio che non sia inferiore a quello soppresso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Al senatore Roffi dirò che la sostituzione della Copparo-Ferrara-Cento-Modena è stata oggetto di lunghe conversazioni che ho avuto con le Amministrazioni provinciali di Modena e di Ferrara, anche recentemente. Non si tratta semplicemente di sopprimere o di non sopprimere, ma di accertare se conviene ammodernare oppure no. L'ammodernamento costa 780 milioni a fondo perduto con la certezza che non arriveremo mai ad una gestione attiva. Ho provveduto a fare iniziare intanto i servizi automobilistici sostitutivi per dimostrare che le popolazioni possono ritenersi soddisfatte. I servizi sostitutivi in questi giorni hanno assorbito l'84 per cento del traffico. Ho avuto recentemente un'altra riunione con le amministrazioni interessate e siamo rimasti d'accordo in questo senso, che i servizi sostitutivi continuano, si sospende il servizio ferrotramviario, ma non lo si smantella. Lo lasciamo fermo per un periodo di tre mesi, in modo che da parte nostra e da parte delle amministrazioni e delle popolazioni si potrà vedere come si svolge il servizio sostitutivo.

Nel frattempo l'amministrazione provinciale di Modena, che è la concessionaria del tronco Modena-Decima, sta trattando con la Veneta per assumere eventualmente il servizio sostitutivo. Quindi siamo perfettamente d'accordo con le Amministrazioni interessate su questo programma: si attua il servizio sostitutivo, non si smantella la ferrovia e tra tre mesi tireremo le conclusioni. O il servizio sostitutivo risulterà nell'interesse delle popolazioni, ed allora smantelleremo la ferrovia, oppure, nel caso contrario, faremo gli ammodernamenti e vedremo di intervenire con la somma necessaria

MANCINELLI. Che non sia lasciata in abbandono per troppo tempo, questa ferrovia.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per tre mesi.

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

ROFFI. Il Ministro ha preso una posizione interlocutoria e quindi non ho motivo di insistere per la votazione dell'ordine del giorno, sul cui spirito però insisto ovviamente. Penso che fra tre mesi, quando ci ritroveremo a questo appuntamento, la questione sarà sviscerata con la dovuta cautela perchè le popolazioni sono molto attaccate a questo servizio, ed anche sarà esaminata a fondo la sostituzione della Società Veneta con le amministrazioni pubbliche.

Vorrei fare un'altra preghiera all'onorevole Ministro, al quale dò atto di spirito democratico – infatti ho preso parte ai colloqui e so con quanta cura ha ascoltato i pareri di tutti – vorrei che egli ascoltasse il parere della Commissione parlamentare, che esiste, e non solo il parere della Commissione tecnica ministeriale.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Asaro, Ragno, Grammatico e Condorelli.

RESTAGNO, *relatore*. La Commissione, trattandosi di richieste di riduzione di tariffa, non può che rimettersi a quelle che saranno le conclusioni a cui arriverà il Ministro in base alle discussioni fatte, ai provvedimenti emanati o in corso di emanazione.

Per quanto concerne poi la stentata possibilità delle navi traghetto, trattasi di problema tecnico per cui la Commissione si rimette alle decisioni del Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il servizio del traghettamento degli automezzi attraverso lo stretto di Messina ha formato oggetto di particolare attenzione da parte del Ministero dei trasporti. Finora il trasporto di autovetture è avvenuto con tutte le corse ordinarie e straordinarie e si è provveduto anche disponendo il trattenimento di carri merci per far posto alle vetture.

Dal primo del corrente mese, allo scopo di favorire tale servizio, si è disposto che su cinque corse di navi traghetto dal Continente in Sicilia e su sei corse in senso inverso sia data la preferenza al carico di automezzi. Ciò nel periodo di più intenso traffico turistico. Dell'istituzione di tali corse specializzate per carico di automobili si è data conoscenza agli utenti anche con pubblicazione negli orari.

Circa le tariffe applicate è da tener presente che fin dal 1° febbraio 1955 i prezzi relativi vennero ridotti, istituendo nel contempo due serie di prezzi di andata e ritorno, applicabili alle autovetture la cui traversata di ritorno avviene rispettivamente entro la mezzanotte del trentesimo giorno o entro la mezzanotte del terzo giorno da quello del rilascio dei documenti di trasporto. Tali prezzi sono scarsamente remunerativi per un servizio oneroso quale quello del traghettamento.

Noi siamo convinti dunque, di avere, dal punto di vista della facilitazione dell'afflusso degli automezzi dalla Sicilia al Continente e dal Continente alla Sicilia, dato opportunamente disposizione di caricare automezzi, più che carri ferroviari. Ma nello stesso tempo riteniamo che le tariffe applicate siano più che modeste. Non possiamo pertanto in nessuna maniera ridurle; vorrei che il senatore Asaro non insistesse perchè abbiamo veramente fatto il possibile. D'altra parte, questi automezzi molte volte sono posseduti da persone che, come turisti, possono pagare queste piccole somme. La efficacia del provvedimento va dal 1° luglio al 23 settembre, e cioè per il periodo estivo. Poi vedremo statisticamente i risultati.

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

ASARO. Ritengo che le dichiarazioni deldell'onorevole Ministro in un certo qual modo possano soddisfare le aspettative degli interessati e quindi il mio ordine del giorno lo considero superato.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno dei senatori Crollalanza, Ferrari e Jannuzzi trattano lo stesso argomento. Invito pertanto la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso su questi tre ordini del giorno.

CORBELLINI. Nell'ordine del giorno presentato, il senatore Crollalanza richiede l'ulteriore elettrificazione della grande comunicazione ferroviaria che dai confini sulle Alpi arriva fino a Pescara al fine di completarla per giungere all'estremo di essa e cioè fino a Lecce. Al riguardo ha già risposto l'onorevole Ministro e la Commissione non ha che da prendere atto di quanto egli ha dichiarato; così anche per quanto riguarda l'ultimazione della ferrovia Bari-Barletta. A proposito dell'ammodernamento della Bari-Metaponto e della Cosenza-Paola, osservo che la prima linea è inserita nel programma generale di sistemazione della linea Jonica, che da Reggio Calabria deve congiungersi con Bologna seguendo la costa adriatica senza attraversare gli Appennini; si tratta in questo caso dell'attuazione del potenziamento della linea orientale italiana che ha una grande importanza, e che ritengo sia già allo studio: l'onorevole Ministro potrà dare al riguardo delle precisazioni. Sui programmi relativi alla Cosenza-Paola, ha già risposto direttamente il Ministro al senatore Vaccaro, e la Commissione non ha che da prendere atto dell'intenzione di realizzare il nuovo tracciato ad aderenza naturale, che sopprime l'attuale tracciato della dentiera, lenta e difficile, sul quale le locomotive a vapore hanno provocato numerosi casi di asfissia specialmente nel tratto della galleria di Falconara; tanto che essa fu chiamata da noi, ancora giovani, fin dai suoi primi tempi dopo la inaugurazione, la ferrovia della morte. La Commissione è quindi favorevole all'accoglimento degli ordini del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la Bari-Barletta, ho già trattato il problema; aggiungerò che sono stati reperiti i fondi che erano necessari, cioè a dire 850 milioni. Il progetto esisteva, occorrevano i fondi. Si è verificato un arresto nella pratica anche in relazione alle ultime elezioni amministrative, in quanto vi è di mezzo l'intervento del Comune. Si tratta di deliberazioni del Comune, non ancora perfezionate per l'acquisto delle aree che sono abbandonate al vecchio tracciato. Ma gli 850 milioni sono stati trovati, e, uniti ai fondi precedenti, permettono ora l'esecuzione dell'opera. Questo rispondo tanto al senatore Crollalanza quanto al senatore Jannuzzi.

Per quanto riguarda la Bari-Lecce, le ragioni che sono state esposte sono veramente giuste; anche qui si tratta di una questione puramente finanziaria. Occorrono 13 miliardi; io posso assicurare che questo provvedimento della Bari-Lecce sarà incluso tra gli altri che dovremo attuare nel prossimo esercizio. È un problema, in sostanza, finanziario, e si farà fronte alle esigenze o con altri mezzi di carattere straordinario, come i prestiti, o con fondi diversi. Si tratta di reperire questi fondi; ma io credo che sarà possibile, perchè è logico che si debba proseguire questa linea adriatica fino a Lecce. Le ragioni che sono state esposte dai senatori Crollalanza e Ferrari posso farle mie, e posso assicurare che non solo terrò presenti queste osservazioni, ma diventerò una specie di avvocato di fiducia dei due senatori per difendere questa causa nel migliore dei modi. È stato detto molto chiaramente che noi dobbiamo considerare attentamente queste linee, l'adriatica, la jonica e la tirrenica poichè una compensa l'altra essendo l'una innestata nell'altra; ciò in modo che esse formino una comunicazione rapida e confortevole, tale da snellire il traffico. È uno sforzo che deve essere fatto. State tranquilli che le vostre raccomandazioni saranno tenute presenti e spero di poter dare buone notizie.

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

CROLLALANZA. Le dichiarazioni del Ministro Angelini possono considerarsi soddisfacenti perchè rappresentano comprensione e impegno nella soluzione dei due problemi principali da me indicati nell'ordine del giorno: quello del raddoppio del binario e dell'elettrificazione della Bari-Lecce e l'altro della ultimazione della ferrovia Bari-Barletta.

Circa quest'ultima ferrovia il Ministro ha prospettato alcune difficoltà sorte in questi ultimi tempi; ma poichè sono trascorsi due anni da quando il problema del tronco terminale della Bari-Barletta ha formato oggetto di discussioni e di polemiche, spesso increscose, vorrei pregarlo di riguadagnare il tempo impiegato a dirimere i contrasti di interessi che sono affiorati e che oramai risultano superati.

Rilevo solo che nella risposta del Ministro nessun accenno è stato fatto all'elettrificazione di questa ferrovia. Non so se i fondi a suo tempo stanziati siano sufficienti per assicurare tale elettrificazione, nè se si è passati concretamente alla progettazione della linea elettrica ed all'ordinazione dei materiali di trazione; e ciò costituisce ancora motivo di preoccupazione da parte delle popolazioni interessate.

Infine, per quanto riguarda il raddoppio del binario e l'elettrificazione della Bari-Lecce, mentre prendo atto delle dichiarazioni impegnative del Ministro, desidero ricordargli che tali lavori costituiscono solo un aspetto delle esigenze ferroviarie del Mezzogiorno, e che comunque i programmi di ammodernamento ed integrazione della rete statale nel Sud dovrebbero avere la precedenza di fronte a quelli dell'Italia settentrionale.

Con questi chiarimenti ringrazio l'onorevole Ministro per aver accolto favorevolmente il mio ordine del giorno.

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

FERRARI. Ringrazio l'onorevole Ministro per quanto ha detto sull'elettrificazione e sul doppio binario del tratto Bari-Lecce. Poichè, però, l'ordine del giorno tocca altri punti sui quali l'onorevole Ministro non si è espresso, gradirei qualche dichiarazione in proposito.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per ciò che riguarda gli impianti della stazione di Lecce

è stato già provveduto all'ampliamento del fabbricato viaggiatori – prolungando il fabbricato stesso e costruendo un avancorpo munito di pensilina – nonchè alla sistemazione delle sale d'attesa, alla costruzione del sottopassaggio e dei marciapiedi e all'ampliamento del ristoratore, con una spesa di 135 milioni. Circa la sostituzione della pensilina metallica addossata al lato interno che risulta ancora efficiente, non è possibile provvedere, nelle attuali condizioni di bilancio, al finanziamento dei lavori. Per ora questa pensilina appare sufficiente; vi sono stazioni che non ne hanno. Bisogna avere pazienza. Parimenti quando si potranno avere i fondi disponibili si provvederà alla costruzione delle due pensiline per i due marciapiedi interni a completamento del tratto già costruito, alla costruzione degli accessi al sottopassaggio viaggiatori. Riguardo allo spostamento dello scalo merci il relativo studio sarà affrontato non appena le condizioni di bilancio lo consentiranno.

Sulla linea Bari–Lecce, nonostante le migliorate condizioni di esercizio in relazione ai lavori di rinnovamento recentemente eseguiti, tra le stazioni di Torre a Mare ed Egnazia, non riesce ancora possibile diminuire sensibilmente le percorrenze dei treni viaggiatori, trattandosi di un breve tratto rispetto all'intero percorso Bari–Brindisi–Lecce, considerato anche che varie tratte della linea stessa sono ancora impegnate nell'esecuzione di ulteriori lavori di rinnovamento. Con l'orario in vigore dal 3 giugno, tra Bari e Lecce è stata ad ogni modo ridotta la percorrenza di alcuni treni e particolarmente dei rapidi R. 55 e R. 52. Si assicura tuttavia che è cura dei competenti uffici di adeguare la velocità dei treni all'effettiva potenzialità delle linee.

Come ho detto all'inizio del mio discorso, in sostanza non è da fare questione nè di Mezzogiorno nè di Settentrione. Posso assicurare comunque che non ho aderito alle richieste di costruzione di pensiline nelle stazioni della mia circoscrizione, e per questo mi sono fatto dare la croce addosso per cui si credeva che, diventato io Ministro, facessi subito le pensiline; invece le farò per ultime, perchè non si dica che ho delle preferenze. Ho fatto così anche perchè non si deve partire dal principio di guardare soltanto in casa propria e non anche in casa altrui. Purtroppo qui è questione di mezzi. Le esigenze denunciate sono legittime e noi vi faremo fronte appena possibile.

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

FERRARI. Non insisto; ringrazio il Ministro per le dichiarazioni rese e delle assicurazioni fornite.

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

JANNUZZI. Per quanto riguarda la ferrovia Bari–Barletta, l'onorevole Ministro ha detto di avere reperito i fondi per il completamento. Ho l'impressione, onorevole Ministro, che i fondi ai quali ella si è riferito riguardino solo la maggiore spesa per lo spostamento della stazione terminale a Bari.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma le altre opere esistono già.

JANNUZZI. Mancano i fondi per l'elettrificazione e non è stato ancora risolto il problema dei fondi per il materiale mobile. Per questo materiale la spesa sarebbe a carico della società concessionaria che per legge ha facoltà di scontare i contributi che lo Stato dà per gli esercizi. Senonchè nella legge speciale per la Bari–Barletta è stabilito che il piano economico per l'esercizio da cui sorgono i contributi da scontare è da farsi tre anni dopo l'inizio dell'esercizio stesso. Sorge dunque un problema che io sottopongo alla sua attenzione e che è ancora da risolvere; se non si stabilisce il contributo che lo Stato deve dare per l'esercizio – e ciò non può avvenire se non attraverso un piano economico che può farsi di quì a tre anni – la società concessionaria non avrà la possibilità di fare lo sconto e quindi di avere le disponibilità per poter finanziare il materiale mobile.

Per quanto riguarda invece la stazione terminale di Bari, ella ha detto che i fondi sono stati reperiti. A me consta che una parte di questi fondi sarebbero dati dal comune di Bari, il quale si propone di rifarsi della spesa con la vendita delle aree della vecchia stazione. Ma

qui sorge una questione: i vecchi proprietari espropriati quando fu costruita la stazione, non rivendicheranno i propri diritti?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Senatore Jannuzzi, questa è una questione che conosco molto bene, essendo affiorata in una discussione che proprio io ho diretto.

In realtà una parte di quest'area appartiene ai privati espropriati; circa 12 mila metri quadrati appartengono all'Amministrazione comunale, la quale per i 350 milioni che versa, nella peggiore delle ipotesi si rifarà con i suoi 12 mila metri quadrati, anche se dovesse restituire l'altra parte a quelli che la rivendicano. Comunque credo che dal punto di vista giuridico non ci sia diritto di retroecssione.

JANNUZZI. Vorrei infine pregarla, onorevole Ministro, di invitare ai successivi incontri relativi alla risoluzione dei problemi della Bari-Barletta i senatori e deputati della zona, in modo che possano apportare il loro contributo alle discussioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. A questo riguardo sono senz'altro a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Seguono i due ordini del giorno del senatore Ragno.

RESTAGNO, *relatore*. Si tratta di due richieste di modesto rilievo, di carattere tecnico. La Commissione, per quel che concerne la sua competenza, non ha nessuna difficoltà ed accetta ambedue gli ordini del giorno come raccomandazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per la stazione di Roccalumera occorrono 27 milioni e cercheremo di trovarli in qualche modo. Per quanto riguarda l'altra parte del primo ordine del giorno ho già risposto al senatore Ragno. Posso dire che nell'esercizio 1955-56 sono stati effettuati pagamenti per 297 milioni per il primo gruppo delle opere della linea Alcantara-Randazzo. Prossimamente, spero entro questo mese, saranno iniziati i lavori per le opere del secondo gruppo (armamento acquedotto ecc.). In seguito ai lavori per l'innesto nella Messina-Catania, si prevede che la linea potrà essere aperta completamente all'esercizio entro la fine dell'anno prossimo.

RAGNO. Ringrazio l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Bardellini e Porcellini.

RESTAGNO, *relatore*. Quest'ordine del giorno investe un problema di grande importanza sul quale la Commissione è d'accordo. Evidentemente si è molto preoccupati per il continuo succedersi di investimenti stradali e per le vittime che non vengono risarcite in quanto l'investitore è nell'impossibilità di farlo. I presentatori dell'ordine del giorno propongono che si renda obbligatoria una copertura attraverso una assicurazione contro eventuali danni. È questo un argomento veramente delicato ed importante circa il quale pensiamo che si debba fare qualcosa.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per la questione dell'assicurazione obbligatoria vi è una questione di competenza. La preminente competenza è del Ministero dell'Industria. Sono davanti alla Camera dei deputati tre progetti di legge per l'assicurazione obbligatoria. La questione è in questi termini: l'assicurazione deve essere sufficiente o insufficiente? Se l'assicurazione deve essere sufficiente ci si presenta il quesito, grave, che riguarda la motorizzazione minore. Si è tanto discusso per aumentare di 1000-2000 lire la tassa di circolazione. Oggi per una assicurazione media contro i rischi verso terzi, occorre almeno una spesa annua dalle 12 alle 15 mila lire; certamente gravosa per l'operaio che ha un motociclo. È stato perciò presentato alla Camera un disegno di legge che riproduce la legge esistente in Francia, legge chiamata del «fondo di compensazione», e che è in atto. Pagano al fondo tutti quelli che sono assicurati e pagano anche per quelli che non sono assicurati. In tal modo sono assicurati tutti. È il fondo che liquida il danno con diritto di rivalsa verso colui che lo ha provocato. Ci può essere colui che non può risarcire e colui che può risarcire. Questa legge in Francia ha dato ottimi risultati. Il disegno di legge se approvato in Italia, com-

porterebbe un'addizionale che va dal 2 al 5 per cento delle polizze di assicurazione in atto. Circa il 60,70 per cento di coloro che viaggiano sulla strada, è assicurato. L'aggravamento sarebbe poco, e nello stesso tempo permetterebbe di assicurare tutti. Il disegno di legge è alla Camera, all'esame dell'ottava Commissione. L'orientamento, a quanto mi risulta, dell'ottava Commissione è favorevole a questo disegno di legge il quale articolato nel modo già detto, automaticamente assicurerebbe tutti e ci metterebbe nella condizione di risolvere il grave problema di assicurare obbligatoriamente coloro che sarebbero costretti a non andare più in motocicletta o su una piccola vettura perchè impossibilitati a sopportare una spesa di assicurazione. Credo che gli stessi presentatori potranno chiedere i disegni di legge, e vedranno che sono molto interessanti. Io ho seguito la questione quando ero Presidente della ottava Commissione e l'ho avviata molto bene. Tutti sentiamo che è una questione che deve essere risolta, nel miglior modo possibile.

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

BARDELLINI. Ringrazio l'onorevole Ministro per le informazioni forniteci. L'argomento che abbiamo prospettato, mi pare, come lo stesso Ministro ha riconosciuto, di grande importanza. Comunque, noi abbiamo invitato il Governo a studiare un progetto.

Mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Ministro e non insisto per la votazione.

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

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Giustarini si preoccupa dell'eventuale soppressione delle linee ferroviarie Volterra–Cecina e colle Val d'Elsa–Poggibonsi. Si tratta di problemi di natura particolarmente tecnica per cui la Commissione non ha che da rimettersi alle conclusioni del Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. C'era già stata una deliberazione di massima per la soppressione della Volterra–Cecina e della Colle Val d'Elsa–Poggibonsi. In relazione a quanto ho affermato nel mio discorso circa la necessità di stabilire se il *deficit* di queste linee dipenda da scarsezza effettiva di traffico o da inadeguatezza di mezzi, ho disposto, e il senatore Giustarini lo sa – perchè a Colle Val d'Elsa c'è stata una commissione inviata da me che ha studiato il problema e sta riferendo – l'approfondimento della questione. Ora questa stessa commissione studierà anche il caso della Cecina–Volterra. Per ora non ci sono soppressioni da effettuare. Riesamineremo la cosa, ne riparleremo, e qualora si dovesse prendere un provvedimento convocherò le parti interessate e i rappresentanti della zona.

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

GIUSTARINI. Non insisto.

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

RESTAGNO, *relatore*. Anche questo ordine del giorno, come un altro precedente, si riferisce al problema dei passaggi a livello, problema sul quale il Ministro ha già espresso il suo punto di vista.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il senatore Busoni sa che mi sono interessato della questione, malgrado la competenza sia del Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo fatto anche delle riunioni col sindaco di Arezzo, e, per quanto mi riguarda, non c'è certo bisogno di sollecitarmi. Bisogna ora spingere gli altri: per parte mia ho fatto il massimo che posso fare per la soppressione di quel passaggio a livello, soppressione alla quale abbiamo molto interesse, perchè si trova proprio nel centro della stazione. Lo conosco bene. E per parte mia posso affermare che l'Amministrazione non soltanto darà il contributo, ma arrotonderà anche le cifre. Qualche difficoltà è sorta per il progetto del sotto–passaggio, che preoccupava per la elevata pendenza in quanto si temeva che gli autotreni, una volta arrivati al centro del sotto–passaggio, non potessero risalire. Il progetto si è fermato: si

tratta di modificare il tracciato ed in, questo senso il senatore Busoni potrà sollecitare l'amministrazione comunale di Arezzo, mentre io, per mio conto, potrò sollecitare il Ministero dei lavori pubblici.

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

BUSONI. Il Ministro ha dichiarato che conosce personalmente la cosa: chissà quante volte sarà passato da quel passaggio a livello e si sarà reso conto della necessità della sua eliminazione. Non mancherò di sollecitare gli altri organi competenti compreso il Ministero dei lavori pubblici. Facciamo comunque affidamento soprattutto sull'interessamento e sulla buona volontà del Ministero dei trasporti.

Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Mastrosimone. Data l'assenza del presentatore, questo ordine del giorno è stato fatto proprio dal senatore Barbaro.

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Mastrosimone domanda che il traffico delle Calabro-Lucane sia intensificato nel tratto Montalbano, Matera, Altamura, Bari. Anche qui si tratta di un problema di natura tecnica per cui la Commissione è d'accordo che si studi e si esamini il problema, e si operi di conseguenza.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Secondo il Ministero, sulla linea Bari-Altamura-Metaponto, in concessione alle strade ferrate mediterranee, il programma di esercizio risuterebbe sufficientemente intenso. Però, in seguito alle premure fatte dal senatore Mastrosimone, non mancherò di interessare la società concessionaria ad attuare la massima intensificazione possibile del traffico e un miglioramento dei servizi.

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

BARBARO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti e Spagnolli. Poichè nessuno dei presentatori è presente, l'ordine del giorno si intende decaduto.

Segue l'ordine del giorno del senatore Salari. Poichè neppure il senatore Salari è presente, l'ordine del giorno si intende decaduto.

Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli.

RESTAGNO, *relatore*. La Commissione pensa che debba studiarsi il problema e che si debbano trarre le conseguenze del caso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'obbligo del tassametro alle autovetture di piazza è tassativamente disposto all'articolo 105 del Codice della strada. Solo per Comuni di minore importanza, così determinati dalle Camere di commercio si può stabilire un esonero. Tra questi comuni fino ad oggi non sono state comprese le località turistiche, di cura e soggiorno anche perchè esse, sono frequentate da stranieri abituati ad avere i tassametri; sarebbe stata quindi una questione molto delicata non mettere sulle autovetture detti tassametri.

Per i capoluoghi di provincia non vi è stata mai nessuna Camera di commercio che abbia ritenuto di adottare tale misura. Il fatto di essere capoluoghi di provincia non è sufficiente a dire che il Comune sia di grande importanza; ci sono infatti delle Provincie che hanno i loro capoluoghi con minore popolazione di altri centri della stessa Provincia; per esempio Massa, pur essendo capoluogo di provincia, è più piccola di Carrara.

Riterrei opportuno l'accoglimento della richiesta del senatore Carelli di esonerare i Comuni con meno di 50.000 abitanti anche se capoluoghi di provincia e quindi mi riprometto di chiedere che sia inserita una norma del genere nel Codice della strada e, se esso dovesse ritardare, di provvedere con una leggina a parte.

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

CARELLI. Ringrazio l'onorevole Ministro delle assicurazioni date. Siccome ci sono degli esoneri in atto, vorrei pregare l'onorevole Ministro di volerli mantenere fino alla pubblicazione del nuovo Codice della strada. Le ragioni

che dovrei addurre sono quelle che l'onorevole Ministro e l'Assemblea hanno ben compreso. Ci sono infatti tassisti che non possono affrontare la spesa per munire gli automezzi del tassametro. Ora, obbligare questi lavoratori che si trovano in una situazione economica non favorevole, col affrontare questa spesa, entro breve tempo, non mi sembra opportuno. Pertanto vorrei pregare l'onorevole Ministro di mantenere gli esoneri tuttora in atto anche perchè nell'interpretazione data all'art. 105 del Codice della strada potrebbero le Camere di commercio includere tra i Comuni di minore importanza alcuni capoluoghi di provincia, perchè nessuna legge esclude questo intervento.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti* Vedrò come stanno le cose perchè ci sono alcuni capoluoghi che hanno adottato queste norme. Bisogna che veda quali sono le eccezioni.

CARELLI. La prego di voler esaminare il provvedimento e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Prestisimone, Franza, Cadorna, Palermo, Ragno, Rogadeo, Barbaro, Canonica, Granzotto Basso, Fantuzzi, Condorelli e Sanmartino.

RESTAGNO, *relatore*. Si tratta di ripristinare alcune concessioni di scontrini a favore delle famiglie dei gloriosi caduti in combattimento e decorati di medaglie d'oro al valore militare alla memoria, ripristinare cioè concessioni che dal 1° gennaio sono state soppresse.

Trattandosi di un argomento di alto valore morale, pur tenendo presente l'inflazione che c'è stata in materia di concessione ferroviaria, la Commissione ritiene di dover esprimere parere favorevole all'accoglimento di quanto è stato, richiesto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Nessuno vuole negare il valore che avrebbe questa concessione, però il Ministro è vincolato dalle disposizioni della legge 21 novembre 1955, votata dalla Camera e dal Senato, che non prevede il rilascio di questi biglietti. Non lo prevede neanche in casi altrettanto delicati quanto questo. La legge non può essere violata: posso dirvi solo che sono perfettamente d'accordo che si prenda una iniziativa per modificare la legge ed io vorrei pregare i senatori che hanno presentato questo ordine del giorno di rendersi loro parte diligente con la presentazione di un disegno di legge, al quale darò ben volentieri l'adesione. Nelle condizioni attuali non ho nessuna possibilità di aderire alla richiesta perchè la legge stabilisce i limiti delle concessioni. Dirò che fino ad oggi ho ritenuto mio dovere di dare alla legge una interpretazione molto rigorosa nei confronti di tutti, per le ragioni che noi conosciamo.

Quindi mentre sono d'accordo nello spirito di questo ordine del giorno, pregherei i presentatori di farsi loro parte diligente, con il che si otterrebbe prima il risultato richiesto, dato che loro non hanno bisogno di quei « concerti » che a noi portano via tanto tempo.

PRESTISIMONE. Ringrazio l'onorevole Ministro e sono d'accordo.

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

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Iorio chiede al Governo che provveda alla revisione dell'armamento del tratto Foligno–Terontola. Si tratta di problema di natura squisitamente tecnica, per cui la Commissione non può che rimettersi alle conclusioni degli organi competenti del Ministero dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Noi abbiamo un programma di sostituzioni dell'armamento per una spesa annua di 8 miliardi e mezzo. Non nascondo che le prime sostituzioni dobbiamo farle nelle linee di grandissimo traffico. Passeremo poi gradatamente all'armamento delle altre linee.

In realtà la linea Terontola–Foligno è una linea trasversale di importante comunicazione. Abbiamo già provveduto alla sostituzione dell'armamento da Foligno ad Assisi, cercheremo di andare il più presto possibile fino a Terontola. Non posso stabilire il tempo, ma certamente lo faremo, perchè ciò coincide con l'interesse dell'amministrazione.

IORIO. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro e Ragno.

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Barbaro solleva il problema delle tariffe degli ortofrutticoli, circa le quali il Ministro oggi ha esposto il pensiero dell'Amministrazione delle ferrovie. La Commissione non ha che da rimettersi alle conclusioni del Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Ministro ha già detto la propria opinione, ora sentiremo il resposnso della Commissione interministeriale dei prezzi e sentiremo anche le categorie interessate.

Posso assicurare i senatori Barbaro e Ragno che proprio in questi giorni ho avuto contatti con i rappresentanti della Regione siciliana e credo che arriveremo ad un accordo che ci permetterà di fare le cose da buoni amici.

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

BARBARO. Prendo atto delle parole dell'onorevole Ministro.

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

RESTAGNO, *relatore*. Il senatore Barbaro in questo ordine del giorno invita il Governo ad intensificare i lavori sulla Jonica ed iniziare i lavori del tratto Reggio Calabria–Villa San Giovanni.

Sono problemi squisitamente tecnici, per cui non ho che da ripetere quello che ho detto per l'ordine del giorno precedente, e rimettermi al Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo prenderà nella massima considerazione come raccomandazione, quello che ha chiesto il senatore Barbaro, poichè anche questo ordine del giorno investe indubbiamente un problema di carattere finanziario. Non c'è dubbio che, specialmente per il tratto Reggio Calabria–Villa San Giovanni (di 9 chilometri), il problema meriti la più alta considerazione nel quadro generale delle opere da effettuare. Speriamo di poter avere ulteriori finanziamenti e in tal modo cercheremo di soddisfare queste esigenze.

Questa sera non posso prometterle più di questo: che cioè starò molto attento a questi suoi desideri.

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

BARBARO. Onorevole Ministro, io insisto naturalmente su tutto l'ordine del giorno per quanto si riferisce alla linea Tirrena, alla Jonica ecc., ma per quei 9 chilometri del tratto Reggio Calabria–Villa San Giovanni gradirei si eseguissero subito i lavori relativi, anche perchè il Governo si era già impegnato in proposito; e si era tanto impegnato, anche con le Autorità locali, che aveva detto che i lavori sarebbero stati eseguiti sulla base dei ribassi di asta. Ora, siccome questi ribassi ci sono stati, la spesa è contenuta in un minimo assoluto, e d'altra parte l'importanza della linea è enorme, confido che questa sua dichiarazione significhi il completamento degli studi e l'inizio dei lavori.

PRESIDENTE. Seguono i due ordini del giorno del senatore Lepore.

RESTAGNO, *relatore*. Il primo ordine del giorno del senatore Lepore sollecita il completamento della stazione ferroviaria di Benevento, che è stata totalmente distrutta dalla guerra. La Commissione non può che auspicare che questa realizzazione si compia al più presto; ma naturalmente non può confidare che su quelle che saranno le possibilità dell'Amministrazione ferroviaria.

CORBELLINI. Sul secondo ordine del giorno il senatore Lepore sorge un problema interessante, sul quale vorrei richiamare l'attenzione del Senato. Il doppio binario da Aversa a Foggia richiede il raddopio di tutte le gallerie dell'Appennino, dopo Benevento fino a Pianerottolo. I terreni attraversati sono tutti costituiti da marne spingenti e da argilla scagliosa. I problemi di costruzione ferroviaria che furono affrontati risultano i più difficili che siano sorti in Italia nel periodo che in-

teressa la storia delle grandi costruzioni ferroviarie che ormai è più che centenaria.

Oggi che si parla dell'autostrada da Napoli per Benevento e Foggia, gli stessi problemi che sorsero allora ritornano sul tappeto in tutta la loro gravità. Furono perciò stanziati ben 300 milioni per i soli studi del tracciato, i rilievi geologici e i programmi di lavoro. Pregherei quindi il senatore Lepore, per quanto la soluzione del problema del doppio binario su tale linea possa essere desiderata, di pensare che esso costituirà una delle realizzazioni più difficili dell'ingegneria stradale, soprattutto dal punto di vista economico per la costruzione di opere necessarie. Ricordiamo che la costruzione delle gallerie di Cristina e della Starza e l'ultima di culmine di Apice hanno determinato quel metodo delle costruzioni delle gallerie su terreni spingenti che fu chiamato il metodo italiano, tanto diverso esso è da tutti gli altri più rapidi, più semplici e più economici. Non si tratta dunque di un problema semplice, che si possa risolvere rapidamente. Si sta invece affrontando l'altro, ugualmente difficile, ma ormai necessario, della costruzione di una nuova autostrada, in proseguimento della autostrada del Sole che da Milano, per Bologna, Firenze, Napoli proseguirà fino a Bari attraverso la Lucania.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la stazione di Benevento, il senatore Lepore ha perfettamente ragione, e l'Amministrazione ha in programma di eseguire il potenziamento della stazione, con pensiline, marciapiedi, sottopassaggi ecc., non chè ampliamenti dello scalo merci.

Posso assicurare che questi lavori saranno finanziati nei prossimi esercizi, gradualmente, in modo da realizzare queste opere.

Per quanto riguarda l'altro ordine del giorno, ripeto quello che ha detto il senatore Corbellini. La previsione è già superiore ai 40 miliardi. Cosa posso dirle senatore Lepore? Io non mi sento proprio di poterle dare in questo momento una risposta diversa. Speriamo che i lavori si potranno realizzare. Per l'altra questione, la realizzazione è già nel nostro programma e deve essere attuata. Benevento deve essere sistemata: è una città che costituisce un importante nodo ferroviario ed ha una stazione distrutta dalla guerra; e poi ci sono mille ragioni perchè questa città, che ha avuto tanti e tanti danni ed è stata tanto sacrificata, sia tenuta presente dall'Amministrazione ferroviaria nei suoi desideri.

PRESIDENTE. Senatore Lepore, mantiene gli ordini del giorno?

LEPORE. Ringrazio l'onorevole Ministro per le dichiarazioni da lui fatte relativamente alla ricostruzione della stazione di Benevento, e ringrazio anche la Commissione, che è stata così benevola nei confronti del mio primo ordine del giorno. Per quanto riguarda il secondo, non ignoravo le difficoltà del problema e l'enorme importanza tecnica delle possibilità di soluzione. Il mio è stato un invito perchè si continuino comunque gli studi, in modo che, col tempo, si possa addivenire ad una decisione. Le comunicazioni con le Puglie non miglioreranno mai sensibilmente se il tratto Aversa–Benevento non verrà messo in condizione di poter usufruire delle maggiori velocità consentite dall'elettrificazione. Il problema è molto grave ed importante perchè s'innesta in quello più vasto dell'intera rete italiana. Quindi è necessità risolverlo.

Ho fatto questo rilievo per richiamare l'attenzione del Senato e soprattutto dell'onorevole Ministro sul problema della ferrovia Napoli Foggia che interessa le regioni meridionali.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno sono esauriti.

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

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, con i relativi riassunti per titoli e per categorie.*

Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge, con l'avvertenza che, con l'approvazione dell'articolo 4, si intende approvato anche l'elenco n. 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Si dia lettura degli articoli.

RUSSO LUIGI, *Segretario:*

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (appendice n. 1).

(*È approvato*).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1956-57, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

Art. 4.

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

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Coordinamento del disegno di legge, d'iniziativa del senatore Ciasca: « Esami di abilitazione alla libera docenza » (1392).

PRESIDENTE. Segue nell'ordine del giorno il coordinamento del disegno di legge, d'iniziativa del senatore Ciasca: « Esami di abilitazione alla libera docenza ».

Per impostare chiaramente il tema della discussione, ricordo che il disegno di legge fu approvato dall'Assemblea nella seduta dell'8 giugno, riservando alla Commissione il compito del coordinamento.

In seno alla 6ª Commissione, non fu però raggiunto l'accordo sul testo da adottare per il terzo comma dell'articolo 8. A tale comma era stato apportato, con le modifiche suggerite dal senatore Giua e dalla Commissione e per la parte non preclusa da precedenti deliberazioni, un emendamento sostitutivo proposto dal senatore Barbaro, che ipotizzava tre situazioni di fatto per il definitivo possesso del titolo di libero docente: 1) il raggiungimento del settantesimo anno di età, limite poi ridotto al sessantacinquesimo anno; 2) dieci anni d'insegnamento; 3) quindici anni di abilitazione.

Sul requisito dell'età non era necessario procedere ad alcun coordinamento; mentre sul requisito dei dieci anni d'insegnamento la Commissione si è trovata concorde nel senso di considerarlo precluso; non si è invece raggiunto l'accordo sul terzo requisito, quello cioè dei quindici anni di abilitazione, a proposito del quale taluni ritengono che vi sia preclusione determinata da precedenti deliberazioni del Senato, laddove altri pensano che preclusione non vi sia. È su questo punto che l'Assemblea è chiamata a deliberare, adottando o no il seguente testo che il Presidente della

6ª Commissione ha proposto: « Il titolo di abilitazione diviene definitivo, con esenzione dall'obbligo dell'insegnamento, per i liberi docenti che abbiano superato il 65° anno di età. L'esenzione è dichiarata dal Ministro ».

SAMEK LODOVICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAMEK LODOVICI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola sulla questione della preclusione o meno dell'emendamento Barbaro, soprattutto per promuovere il chiarimento di dubbi di interpretazione dell'articolo 8, sorti in me dalla lettura della nuova relazione dell'onorevole Ciasca, dubbi che potrebbero sorgere in sede di applicazione della legge.

In breve, come è noto, la libera docenza, secondo le leggi vigenti, viene conferita per titoli ed esami. Dopo un quinquennio, previo accertamento dell'operosità scientifica e didattica, può essere conferita definitivamente, ma il libero docente ha l'obbligo dell'insegnamento e di tenere un corso almeno ogni cinque anni, pena la decadenza. La legge Ciasca che abbiamo approvato ha chiesto maggiori gaganzie per i titoli, ha aumentato la severità degli esami introducendo la prova scritta, ha confermato con l'articolo 6 che l'abilitazione è conferita per un quinquennio ed ha precisato che questo termine per la conferma non può essere prorogato. Non vi è dubbio quindi che questa legge promuove un notevole aumento di severità già iniziale, e per il conferimento e per la conferma. Con l'articolo 8 poi, come si obietta all'emendamento Barbaro, ha ribadito per tutti i liberi docenti l'obbligo di insegnare fino a 65 anni.

Desidero richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che la dizione dell'articolo 8 contempla però solo l'obbligo dell'insegnamento, niente di più.

Leggendo invece la nuova relazione aggiuntiva ho rilevato che nel pensiero di alcuni senatori, e forse dello stesso relatore onorevole Ciasca, la libera docenza, resa pure così più difficile a conseguirsi, dovrebbe andare soggetta a periodiche conferme di 5 in 5 anni fino all'età di 65 anni, in base all'accertamento non solo dell'attività didattica del libero docente, ma dietro – sono queste parole della relazione – rigoroso accertamento dell'operosità scientifica e didattica svolta durante il quinquennio. Dunque, un'interpretazione estensiva dell'articolo 8 per cui è contemplata non solo la decadenza dell'abilitazione se il libero docente non insegna – cosa comprensibile e che può anche ritenersi una presa d'atto superiore della sua rinuncia di fatto alla facoltà di insegnare conferitagli a suo tempo – ma viene esplicitamente contemplata una conferma quinquennio per quinquennio, conferma che viene data non solo sulla base dell'adempimento dell'obbligo dell'insegnamento, ma richiederebbe anche l'accertamento di una operosità scientifica del libero docente, elemento di giudizio, quest'ultimo, non contemplato dall'articolo 8, ma solo dall'articolo 6 per la prima conferma.

Ora, a parte che è ben noto quanto, almeno per le materie scientifiche, sia difficile una produzione scientifica proficua e veramente seria senza l'ausilio delle biblioteche, degli istituti, del materiale e dei gabinetti universitari che sono già appena sufficienti per le esigenze della cattedra e del personale assistente di ruolo, a parte la considerazione . . .

PRESIDENTE. Senatore Samek, sono costretto ad interromperla per ricordarle che non è possibile aprire il dibattito sul merito, dovendo in questa sede la discussione essere limitata – come ho già chiarito – al punto riguardante l'ultimo comma.

SAMEK LODOVICI. La prego di scusarmi, signor Presidente. Vengo immediatamente al punto. A parte la considerazione che i liberi doventi fatalmente o necessariamente non possono avere come compito preminente quello della ricerca scientifica e dell'insegnamento dovendo essi esplicare nella vita altre attività, a parte questo ed altro che si potrebbe dire, penso che l'articolo 8 parli soltanto di decadenza e contempli, tra le cause di decadenza dall'abilitazione, soltanto il mancato adempimento dell'obbligo dell'insegnamento. Un'interpretazione diversa estensiva e cogente anche dell'operosità scientifica dell'articolo 8 non mi sembra possibile. Quindi,

per quanto riguarda questa obiezione fatta all'emendamento Barbaro, di non avere cioè tenuto conto dell'operosità scientifica, non mi sembra sufficientemente fondata. Non vorrei mancare di rispetto al relatore e al Senato, ma penso, a proposito dell'emendamento Barbaro – relativo alla conferma definitiva della abilitazione dopo 15 anni dal suo conseguimento – che sia stato dettato ed approvato, soprattutto per un sentimento, chiamiamolo così, di simpatia reattiva per questi poveri liberi docenti (ne abbiamo sentito dire tante contro i liberi docenti !) per la considerazione cioè della precarietà della condizione del libero docente che dovrà difendere il suo titolo anno per anno, precarietà che indubbiamente sarebbe aggravata se, oltre all'obbligo dell'insegnamento, il libero docente anche dopo la prima conferma dovesse fornire ogni 5 anni la prova di avere esplicato in ogni quinquennio, non solo attivit didattica ma operosità scientifica, come sembra risultare dalla relazione; operosità scientifica certo desiderabile ed auspicabile, ma che, secondo l'articolo 8, non è indispensabile ai fini della decadenza. Comunque anche se il Senato vorrà ritenere precluso l'emendamento Barbaro, io gradirei un chiarimento autorevole da parte del senatore Ciasca perchè non restino dubbi in sede di applicazione dell'articolo 8.

BARBARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevoli senatori, quando si discusse sulla legge presentata dall'onorevole senatore Ciasca, benemerito Presidente della 6ª Commissione, di cui mi onoro di far parte, intervenni approvando a viso aperto, come è mio costume, le finalità della legge, facendo qualche rilievo ed anche proponendo qualche lieve emendamento.

Quando si votò fui purtroppo costretto all'assenza quanto mai involontaria, ma, comunque, assenza. Il collega onorevole Mastrosimone, sempre molto cortese, fece suo l'emendamento e mi rammarico che egli non sia ora qui presente; per questa ragione avevo chiesto, senza però ottenerlo, il rinvio all'indomani della discussione. Il mio emendamento consisteva sostanzialmente in tre condizioni: quella dell'età di 70 anni, che poi il Senato molto opportunamente portò a 65, termine di definitività del titolo; quella dei 10 anni di insegnamento, che faceva anche parte dell'emendamento Mastrosimone, e quella di 15 anni dall'abilitazione. Questo ultimo emendamento non è stato respinto dal Senato, a mio modesto avviso. Ognuno interpreta le leggi, come le vede; o meglio come crede di vederle ed intenderle; ognuno guarda con i suoi occhi, e questo è il dramma della umanità, ed appunto per questo è difficile armonizzare visioni diverse e spesso contrastanti! Quindi, il primo emendamento dei dieci anni, è stato respinto; il secondo dei 15, no. Allora, al momento dell'approvazione della legge, noi pensiamo, che effettivamente la precarietà, in questo caso, come in molti altri, è dannosa, anzichè utile; dannosa perchè si potrebbe in fondo mettere, oltre i 65 anni di età, una duplice condizione, trasformando la preposizione disgiuntiva in preposizione congiuntiva e cioè l'*o* in *e*, e affermando, che il termine per la definitività del titolo sta nei 65 anni, oppure nei 10 anni di insegnamento e in 15 di abilitazione. Sono naturalmente due condizioni molto precise, una dell'età, che non si discute, e la seconda ben difficile a raggiungersi da molti; sono due condizioni infatti che presuppongono 15 anni, di cui 10 di insegnamento. Nessun danno, onorevoli senatori, – e vado alla conclusione, perchè sono per natura abituato alla brevità piuttosto tacitiana, – nessun danno, di certo, vi sarebbe per l'Erario, essendo tali titoli, come si dice in gergo canonico, eminentemente *ventosi* in quanto non rappresentano davvero uno stipendio, una indennità o altro, se non sono accompagnati dall'insegnamento, che è saltuario. Nessun cambiamento radicale della legge, che sarebbe mantenuta in pieno nel suo insieme, salvo questo limite all'eccessiva precarietà. Ora, come giustamente osservava l'onorevole senatore che ha parlato prima di me, c'è invero una eccessiva diffidenza verso questi uomini, che pure hanno raggiunto una età piuttosto matura ed hanno dimostrato grande passione per la scienza, ed hanno dato concreta prova di essere anche preparati e capaci nello studio e nel seguire i progressi della scienza stessa.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, le faccio presente che ora non si tratta di discutere il merito del suo emendamento, ma la sua eventuale preclusione. È su questo punto che il Senato è chiamato a decidere.

BARBARO. Ho anche aggiunto e sostengo, onorevole Presidente, che le due condizioni si potrebbero unire.

PRESIDENTE. Bisogna che lei dimostri che non c'è preclusione.

BARBARO. La legge è quella che è, bisogna vederla nella lettera, oltre che nello spirito, ma la lettera deve in ogni caso precedere lo spirito! In conclusione, accettando questa duplice condizione, che si aggiunge all'età, potremmo avere un notevole vantaggio, perchè non ci sarebbe molta ressa per gli incarichi, ma soltanto una maggiore e ben meritata tranquillità per i più anziani. Le posizioni definitive, chiare, certe, sono meglio accettate dalla legge, e sono sostenute anche dal diritto; tanto è vero, che basta citare per tutti l'istituto della prescrizione, la quale rende valida e legale anche e. direi, financo la mancanza del titolo, purchè si abbia la certezza del diritto entro determinati limiti di tempo. Per analogia questo istituto può essere richiamato, il che dimostra, come il diritto preferisca le posizioni certe. Ora, la precarietà non serve se non ad accrescere le incertezze, le diffidenze, le resse, le odiosità e le lotte più o meno aperte!... L'emendamento invece da noi proposto ha il vantaggio di dare la definitività del titolo ad alcuni, che si sono resi benemeriti della scienza e che quindi bisogna premiare, dando tranquillità alla loro operosa fatica soprattutto negli ultimi anni di vita!...

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al senatore Ciasca, desidero ricordare che nel caso presente trova, per analogia, applicazione l'articolo 74 del Regolamento che, per buona norma, mi permetto di leggere: « Prima della votazione finale di un disegno di legge, la Commissione o un ministro o un senatore possono richiamare l'attenzione del Senato sopra le correzioni di forma che siano opportune, nonchè sopra quegli emendamenti già approvati » (e questo è il nostro caso) « che sembrino inconciliabili con lo scopo della legge o con alcune delle sue disposizioni, e proporre le necessarie modificazioni. Il Senato, sentito l'autore dell'emendamento o un altro in sua vece, delibera ». Ciò detto, concludo dicendo che non è ammessa, pertanto, la presentazione di nuovi emendamenti al disegno di legge in discussione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CIASCA, *relatore*. Signor Presidente, limiterò l'esposizione a quelle pochissime parole che ritengo doveroso dire circa i termini essenziali della discussione, cioè la preclusione o meno. È unicamente questione di preclusione, non d'altro. Se è così, come è necessario che sia in base all'articolo 74 del Regolamento, cade la proposta, testè avanzata dal senatore Barbaro, che rappresenta una nuova proposta che non può essere fatta in questa sede, ed in questa fase della discussione, mentre potranno essere fatte al momento della votazione del disegno di legge.

Per me, come mi pare di aver già dimostrato nella relazione alla quale intendo riferirmi, vi è preclusione sopratutto con l'articolo 6 del testo di legge già approvato dal Senato, ma anche con il comma primo e secondo dello stesso articolo 8. Infatti l'articolo 6 dice: « La abilitazione è conferita con decreto del Ministro della pubblica istruzione, per la durata di 5 anni; può essere confermata con decreto del Ministro su deliberazione della facoltà o scuola che deve accertare l'operosità scientifica e didattica svolta dal libero docente durante il quinquennio ».

Quindi: durata solo di cinque anni; eventuale conferma con decreto di cinque in cinque anni, sempre che risultino i due estremi, sia dell'insegnamento sia dell'attività scientifica del libero docente. Questo, e non altro. Invece l'emendamento Barbaro, il quale propone che il giudizio della facoltà non debba essere più richiesto quando si sia esercitata la libera docenza per 10 anni, o quando si possegga la docenza da 15 anni, viene a contrastare con lo spirito della legge, che ha messo un unico termine, quello dei 65 anni di età. Dico unico ed estremo, in quanto se la Facoltà conferma

ancora per un quinquennio un libero docente che abbia superato i 65 anni di età si arriva al termine dei 70 anni, quando cessa qualsiasi attività didattica. Che il Senato non abbia inteso di fissare altro limite di tempo, emerge dal fatto che ha respinto l'emendamento Mastrosimone il quale presumeva che dopo i 55 anni di età non ci fosse più bisogno di un giudizio da parte della Facoltà per la conferma della docenza.

Il senatore Samek Ludovici ha chiesto che gli si dia l'assicurazione circa l'applicazione di questo articolo. Io vorrei ricordare, come ho già fatto nella mia relazione, che la decadenza della libera docenza di cui all'articolo 8 della legge approvata dal Senato, non è altro sostanzialmente che la conferma di antiche disposizioni, a datare dalla legge 13 novembre 1859, n. 3725, la cosidetta legge Casati, nella quale all'articolo 104 è detto: « Il privato insegnante perde tale qualità (di privato docente), se per cinque anni consecutivi non l'esercitò senza legittimo impedimento ».

Anche il testo unico delle leggi sulla istruzione superiore del 9 agosto 1910, n. 795, riproduce esattamente la stessa norma in questi termini: « Il privato insegnante perde tale qualità, se per 5 anni consecutivi non l'esercitò senza giustificato impedimento ». Così pure il Regolamento generale universitario del 9 agosto 1910, n. 796 dice all'articolo 77: « Il libero docente perde tale qualità se per 5 anni consecutivi non l'abbia esercitata senza giustificato impedimento. Trascorsi i 5 anni il Rettore, sentito il Consiglio accademico, deve pronunciare la decadenza dandone notizia all'interessato, il quale, entro due mesi, può ricorrere al Ministero che delibera sul ricorso, sentito il Consiglio superiore della pubblica istruzione ». Così pure il regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, sull'ordinamento dell'istruzione superiore, all'articolo 39 dice: « L'abilitazione è conferita con decreto del Ministro per la durata di 5 anni. Può con decreto ministeriale essere definitivamente confermato su deliberazione della facoltà o scuola, che deve accertare a giudizio l'operosità scientifica e didattica del libero docente durante il quinquennio ».

Il senatore Samek Lodovici si domanda con meraviglia come si fa a prescrivere il termine ultimo di 65 anni più 5, per il solo insegnamento, mentre la docenza riguarda anche l'attività scientifica. Si può rispondere che solo dell'insegnamento si tratta, perchè non vi è preclusione all'attività scientifica del libero docente dopo 65 o 70 anni o dopo qualsiasi altro termine, come non è preclusa l'attività scientifica per il professore ordinario, qualunque sia la sua età. Altro è l'attività scientifica altro la facoltà di esercitare l'insegnamento, che ha dei limiti cronologici ben precisi stabiliti dalle leggi.

Concludendo, ritengo aver dimostrato la conclusione con cui si chiude la mia relazione, pel coordinamento, esserci cioè preclusione fra quanto è stato voluto dal Senato e l'emendamento proposto dal senatore Barbaro.

Prego perciò il Senato di voler accettare il testo coordinato del comma 3° dell'articolo 8, nella forma seguente: « Il titolo di abilitazione diviene definitivo, con esenzione dall'obbligo dell'insegnamento, per i liberi docenti che abbiano superato il 65° anno di età. La esenzione è dichiarata dal Ministro ».

PRESIDENTE. Do allora nuovamente lettura del testo coordinato del comma terzo dell'articolo 8, proposto dal relatore:

« Il titolo di abilitazione diviene definitivo, con esenzione dall'obbligo dell'insegnamento, per i liberi docenti che abbiano superato il 65 anno di età. L'esenzione è dichiarata dal Ministro ».

Se approverà questo testo, il Senato riconoscerà che l'emendamento del senatore Barbaro approvato nella seduta dell'8 giugno è, per la parte da me indicata all'inizio della discussione, precluso; se respingerà il predetto testo, il Senato considererà non precluso l'emendamento del senatore Barbaro.

Metto, pertanto, ai voti il testo dell'ultimo comma dell'articolo 8 proposto dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, è approvato*).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere i provvedimenti che egli intende adottare a ca-

rico di coloro che si sono resi responsabili dell'aggressione ai danni degli agricoltori Ernesto, Luigi e Lino Milo da Mede (Pavia). Aggressione di notevole entità che ha comportato il ricovero in ospedale, in gravi condizioni, dei suddetti agricoltori.

Il giorno 2 luglio 1956 verso le ore 15 i suddetti agricoltori sono stati aggrediti nella loro cascina di Val Verde mentre erano intenti al lavoro, unitamente alle mondine impiegate nell'azienda le quali non avevano aderito allo sciopero in corso nelle campagne.

L'aggressione aveva l'evidente scopo di costringere a sospendere il lavoro al gruppo di mondine addette all'azienda Milo.

Si tratta quindi di una violazione della libertà di lavoro contrastante con le dichiarazioni rese negli scorsi giorni al Senato dal Sottosegretario di Stato Bisori (912).

ROGADEO.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno concedere una proroga di termini per la richiesta dell'assegnazione provvisoria di sede ad esclusivo favore dei maestri del ruolo in soprannumero che siano stati nominati titolari; ciò in considerazione del fatto che i termini previsti per gli altri maestri sono già scaduti e che i suddetti del ruolo in soprannumero verranno ad acquistare lo *status* di titolari prossimamente e in ogni caso prima dell'assegnazione dei comandi, giusta circolare ministeriale dell'8 giugno 1956, n. 2950/43 (2235).

DE LUCA Luca.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se, considerati: 1) l'importante movimento che si irradia dal nodo ferroviario di Asti, particolarmente a causa dell'accentuato scambio turistico-viaggiatori ed industro-commerciale; 2) le ripetute richieste, le esigenze e le preoccupazioni delle Amministrazioni ed in ispecie della Camera di commercio, industria ed agricoltura di quella provincia; 3) l'estrema necessità di risolvere e completare i problemi attinenti al completo funzionamento degli impianti ferroviari della città; 4) il costo assai limitato dell'opera in rapporto alla sua importanza; 5) sensibile alle giuste generali aspirazioni di quelle popolazioni; non ritenga di inserire nel piano del corrente esercizio la costruzione di una seconda pensilina tra il quinto e il sesto binario della stazione ferroviaria di Asti (2236).

BOSIA.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 5 luglio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (1501) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 6 giugno 1956, n. 476, concernente nuove norme valutarie e istituzione di un mercato libero di biglietti di Stato e di Banca esteri (1528).

3. Ratifica ed esecuzione della Convenzione consolare tra l'Italia e la Francia con relativi Annesso, scambio di Note e Protocollo, conclusa in Roma il 12 gennaio 1955 (1439).

4. Accettazione da parte dell'Italia dello Statuto della Conferenza dell'Aja di Diritto internazionale privato (1441).

5. Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa all'equipollenza dei diplomi per l'ammissione alle Università, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (1499) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione universale sul diritto d'autore firmata a Ginevra il 6 settembre 1952, e dei Protocolli n. 2 e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1500) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Adesione dell'Italia ai seguenti Accordi internazionali:

Accordo tra il Governo d'Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui servizi di navigazione aerea in Islanda, concluso a Montreal il 16 settembre 1948;

Accordo sulle stazioni meteorologiche oceaniche nel Nord Atlantico, concluso a Londra il 12 maggio 1949;

Accordo tra il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il Governo di Danimarca sui servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle isole Far Oer, concluso a Montreal il 9 settembre 1949 (349-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. SALOMONE — Proroga di talune disposizioni della legge 12 maggio 1950, n. 230 (1332).

2. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della sanità pubblica (67).

3. Istituzione, presso la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, con sede in Milano, di una Sezione di credito per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (961).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico chirurgici (324).

2. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (922) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Trattamento degli impiegati dello Stato e degli Enti pubblici, eletti a cariche presso Regioni ed Enti locali (141).

4. Delega al Governo per l'emanazione di nuove norme sulle documentazioni amministrative e sulla legalizzazione di firme (968) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

6. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosidette dell'O.V.R.A. (810-*Urgenza*).

7. SALOMONE. — Abrogazione dell'articolo 3 della legge 1° agosto 1941, n. 940, relativa al finanziamento dei lavori di riparazione e ricostruzione di edifici di culto nei Comuni delle diocesi calabresi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1225).

8. BITOSSI ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili ed affini (1379).

La seduta è tolta alle ore 21.

Dott ALBERTO ALBERTI

Vice Direttore dell'Ufficio dei Resoconti