

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Proclamazione a senatore del candidato Giuseppe Zugaro De Matteis.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella sua riunione del giorno 27 giugno 1957, occorrendo provvedere — ai sensi dell'articolo 21 della legge elettorale per il Senato — all'attribuzione del seggio resosi vacante nella regione Abruzzi e Molise in seguito alla morte del senatore Raffaele Caporali, ha riscontrato che, fra i non eletti del Gruppo cui il defunto senatore apparteneva, ha ottenuto la maggior cifra individuale il candidato Giuseppe Zugaro De Matteis.

Do atto alla Giunta di tale comunicazione e proclamo senatore il candidato Giuseppe Zugaro De Matteis per la regione Abruzzi e Molise.

Avverto che da oggi decorre, nei confronti del nuovo proclamato, il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali reclami.

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

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

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1956-57 (1° provvedimento » (2030).

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta pomeridiana di ieri, la 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Proroga del termine stabilito per i versamenti al fondo per l'indennità agli impiegati e per l'adeguamento dei contratti di assicurazione e capitalizzazione » (2023), d'iniziativa del senatore Pezzini.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ieri sera dopo l'intervento del senatore Sturzo mi è stato rimproverato anche in Aula di aver consentito, senza interromperlo, un discorso che conteneva censure sull'opera del Capo dello Stato.

Ritenevo, e ritengo fermamente, che il Presidente del Senato debba essere il fedele e costante tutore di quella libertà di parola che in un Parlamento repubblicano costituisce la base intangibile della vita democratica del Paese.

A questo principio, che investe la dignità del Parlamento, mi sono sempre attenuto — come loro ricorderanno — con una fermezza che non si è mai piegata neppure di fronte a discorsi e ad espressioni che, fuori di que-

st'Aula, sarebbero state passibili di incriminazioni.

Mentre mi spiace assai che il senatore Sturzo non abbia rinunciato nel suo intervento ad esporre — in forma apertamente dubitativa — fatti imprecisi, sommamente vaghi e non provati che riguarderebbero personaggi non bene identificati nell'entourage del Quirinale, non mi sono riconosciuto e non mi riconosco il diritto, nè a termini di Regolamento, nè a termini di prassi parlamentare democratica, di intervenire e ancor meno di togliere la parola ad un membro — per di più carico di anni — che aveva saputo nel suo discorso rispettare formalmente le esigenze parlamentari.

Ritenevo e ritengo fermamente che in regime repubblicano la libertà di parola in Parlamento, su tutto e su chiunque, sia sacra ed inviolabile, anche quando di essa se ne faccia un uso infelice. Ritenevo e ritengo che di questa libertà il Presidente dell'Assemblea debba essere sempre il più geloso tutore.

Data la situazione che si è creata — e dato anche un analogo precedente dello scorso anno e un analogo appunto che mi è stato rivolto sulla pretesa irricevibilità di una interrogazione — chiedo al Senato, a quel Senato che unico e solo si può pronunziare, una parola nettamente chiarificatrice sui doveri del suo Presidente.

Comunque, mi sia consentito, e proprio in questa occasione, di esprimere al Capo dello Stato quei sensi di deferenza e di assoluto rispetto che hanno sempre improntato la mia collaborazione con lui; deferenza, rispetto e collaborazione che i recenti avvenimenti politici mi hanno consentito di riconfermare e che non verranno mai meno. (*Vivi e generali applausi*).

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Onorevoli colleghi, su una questione così delicata e grave che ci viene portata in Aula con la lettura delle dichiarazioni, che abbiamo sentito, del nostro Presidente, si impone, a chi come me ha chiesto la parola, mol-

ta pacatezza e molto senso di responsabilità. A questi due doveri io desidero attenermi nelle poche cose che dirò, scusandomi se, di fronte alle comunicazioni inattese, io stesso debbo, pur pesando ogni parola, parlare senza preparazione preventiva. Il primo mio dovere, a nome del gruppo del Partito socialista italiano che ho l'onore di rappresentare, è di inviare l'espressione della più illimitata stima, fiducia ed ammirazione al Presidente della Repubblica, per quell'alto senso del dovere, per quell'amoroso attaccamento alla Repubblica, di cui egli è il primo simbolo, per il modo con cui interpreta i suoi doveri costituzionali, per la fermezza con cui di fronte ai molteplici e differenti attacchi cui è fatta segno la Repubblica e la democrazia sta al suo posto, esempio a tutta la Nazione, di cui egli è l'incarnazione unitaria. (*Approvazioni dalla sinistra*).

Dopo di che è mio dovere non riconoscere, ma affermare che il Presidente del Senato al suo posto ieri ci ha tutti rappresentati e ha difeso la libertà di ognuno di noi e di tutta la nostra Assemblea. Egli è il primo responsabile e il tutore delle libertà parlamentari e del nostro Regolamento, che rappresenta la costituzione interna della nostra vita politica parlamentare in quest'Aula.

Il senatore Sturzo, che la mia parte considera un nemico della Repubblica e della democrazia, e che nel suo intervento di ieri rivela una manovra a vasto raggio contro la Repubblica e contro la democrazia e pertanto concentra i suoi attacchi contro il primo grande simbolo della Repubblica e della democrazia, il Presidente della Repubblica, ha detto delle cose che la mia parte respinge totalmente e in alcuni punti con sdegno e disprezzo. (*Approvazioni dalla sinistra*). Egli è l'avanguardia, a cui la sua età e la sua lunga esperienza politica dà grande autorità, di quell'integralismo clericale reazionario, antirepubblicano e antidemocratico, che vorrebbe seppellire questa grande conquista nostra, uscita dalla resistenza e dalla liberazione. (*Vivi applausi dalla sinistra. Commenti dal centro*).

E la prudenza, a cui la vecchiaia e la lunga esperienza politica dovrebbe spingere l'onorevole Sturzo, non gli avrebbe mai dovuto far dimenticare che, pur essendo senatore, egli è

un prete nominato senatore a vita dal Presidente della Repubblica; un prete che noi rispettiamo come tale nel suo ministero, che si appella alla divinità di Cristo, ma che noi combattiamo come avversario politico quando egli si manifesta in modo chiaro come l'espressione di quelle forze clericali che minacciano così profondamente la vita democratica della nostra Repubblica.

Noi, Partito socialista italiano, non possiamo non tener presenti i tre precisi attacchi che un giornale, che non rispecchia la democrazia nazionale ma che è fuori dello Stato italiano e fuori della stessa Democrazia cristiana, non solo fuori da tutti i partiti politici italiani, ha lanciato contro noi, Partito socialista italiano, come un'insidia per la Repubblica e per la democrazia, quando, appellandoci ai profondi sensi della vita democratica e alle istanze della classe lavoratrice e di tutto il popolo bisognoso, avanziamo non già la pretesa di essere seduti a quei banchi di Governo, ma il diritto ad una legislazione politica e sociale che attui la Costituzione e dia una speranza di vita migliore all'immensa moltitudine degli affamati del nostro Paese. Il senatore Sturzo si inserisce in quell'azione a vasto raggio, contro la nostra vita democratica.

ZELIOLI LANZINI. Questa è un'offesa a tutti noi! (*Vivaci e prolungate interruzioni dal centro. Repliche dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi sembra che si stiano facendo eccessive divagazioni. Io ho inteso sollevare una questione che investe la Presidenza, e su questa attendo una risposta precisa da parte del Senato.

Senatore Lussu, continui.

LUSSU. E nessuno di noi ha mai dimenticato il sinistro intervento del senatore Sturzo, allora, se non mi sbaglio, non ancora membro di questa nostra Assemblea, nell'occasione delle elezioni comunali nella città di Roma, in cui tentò di introdurre in Campidoglio, il municipio della Capitale d'Italia, i monarchici e i fascisti.

CINGOLANI. Dove mai?

MARIOTTI. Con i listoni. (*Commenti e proteste generali*).

PRESIDENTE. Senatore Lussu, mi permetta di richiamarla al tema. Non intendo che si riapra una discussione che ieri si è conclusa. Sarebbe una mancanza di riguardo verso il Presidente non tener conto di quanto ho testè detto. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

LUSSU. Premesso quanto ho detto, mi pare, con estrema lealtà e chiarezza, io affermo che il nostro Presidente bene ha agito e bene ha rappresentato i diritti sovrani di questa Assemblea comportandosi ieri come si è comportato e facendo parlare, senza neppure interromperlo, il senatore Sturzo.

Dico di più, e d'altronde questo mio proposito avevo comunicato ai colleghi che mi stavano accanto: ieri, mentre parlava il senatore Sturzo, se il nostro Presidente lo avesse interrotto vivacemente, o peggio, gli avesse tolto la parola, io avrei chiesto la parola per un appello al Regolamento, per rivendicare al senatore Sturzo e a ciascuno di noi in questa Aula il pieno diritto di esprimere liberamente il proprio pensiero. (*Approvazioni dalla sinistra*).

Guai se uno di noi desse un giorno l'esempio di pretendere che così non fosse: le libertà del Parlamento crollerebbero lo stesso giorno. Qui abbiamo tutti il pieno e sovrano e libero diritto alla parola, comunque sia espressa, purchè in termini parlamentari. L'abbiamo tutti di ogni settore, e l'hanno anche i monarchici e i fascisti, senza distinzione in questo dagli altri settori e gruppi politici.

Quindi il nostro Presidente ha compiuto, dolorosamente questa volta, il suo dovere, tutto il suo dovere e ciascuno di noi invoca lo stesso trattamento, di cui per altro siamo sicuri, per ogni settore di quest'Aula e per ogni membro dell'Assemblea nostra.

Ieri, appena che ebbe finito di parlare il senatore Sturzo, io pregai il segretario del Gruppo del Partito socialista italiano di recarsi dal Segretario generale e di richiedere lo stenogramma del discorso del senatore Sturzo, di

cui, a causa della sua debole voce, non tutti i periodi giungevano integralmente al nostro settore. Mi proponevo ieri stesso di prendere la parola, così, rapidamente. Mi è stato impossibile perchè, sino alla fine della seduta, lo stenogramma non mi è potuto arrivare. Colgo l'occasione per pregare il nostro Presidente che sempre, nelle sedute nelle quali si svolga una discussione politica (capisco le difficoltà di carattere tecnico), si possa avere al più presto lo stenogramma completo, in modo che, almeno uno per Gruppo, sia in grado di valutare quanto l'oratore ha detto in un dibattito importante.

Dopo di che, onorevoli colleghi e onorevole Presidente, io credo di aver compiuto, a nome del Gruppo del Partito socialista italiano, il mio dovere politico. (*Vivissimi applausi dalla sinistra*).

GIUA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUA. Onorevole Presidente, io non avrei chiesto la parola dopo la mia interruzione di ieri, perchè, come ella, onorevole Presidente, sa, la mia interruzione non si riferiva al fatto che ella dovesse togliere la parola al senatore Sturzo, ma era causata dal fatto che, per la prima volta, nel Parlamento italiano si accusasse direttamente il Capo dello Stato.

Io ho avuto la sensazione personale che qualcosa della nostra Repubblica crollasse con le dichiarazioni del senatore Sturzo. È per questo che io mi sono permesso di rivolgermi a lei, signor Presidente, perchè perlomeno lo richiamasse all'ordine. Per me la questione era finita soprattutto dopo le sue dichiarazioni di stamane, che ho applaudito, ma poichè la vita stessa del Senato è organizzata in modo che ella si rivolge ai Capi gruppo (ed i Capi gruppo non hanno neanche il senso della solidarietà, per cui parlano di coloro che sono vicini o lontani nello stesso posto che occupano, come se i singoli componenti del Parlamento non avessero gli stessi diritti di tutti gli altri), io debbo fare questa dichiarazione, la quale non è però una dichiarazione così drastica, verso il senatore Sturzo.

Noi possiamo essere in lotta, in critica anche con le posizioni dei nostri colleghi di lavoro parlamentare, però non possiamo dimenticare il passato del senatore Sturzo. Quando siamo andati a Parigi a trovare qualche nostro parente, ebbene il giovane parente ci diceva: « In questa stanza ha dormito il senatore Sturzo », ed era la stanza che la polizia francese dava a coloro che non erano muniti di passaporto o di tessera di soggiorno.

Questo passato non può essere obliterato dalle dichiarazioni che eventualmente farà in avvenire il senatore Sturzo; però io riconosco il mio diritto di chiedere al Presidente del Senato di interrompere il senatore Sturzo quando egli viola lo spirito della Carta costituzionale: non posso dire la lettera della Carta costituzionale, perchè non ho avuto il tempo di leggere gli articoli che si riferiscono al rispetto che ogni cittadino italiano deve al Presidente della Repubblica.

Per questo, signor Presidente, io non mi limito a rinnovarle la mia stima, che per lei è fuori luogo — lei potrebbe dirmi che non ne ha bisogno — ma debbo dichiarare che nella mia interruzione non vi era niente di offensivo verso la sua persona: si trattava semplicemente di uno stato d'animo e per chiarire questo stato d'animo ho voluto fare questa mia dichiarazione.

CESCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CESCHI. Onorevole Presidente, il documento che ella ha testè letto, ha dato modo all'onorevole Lussu di introdurre un discorso, per lo meno nell'apparenza, volutamente demagogico ed ingiurioso, che non solo tocca un grande e vecchio uomo politico, ma, per quanto riguarda la mia parte, va oltre la persona del senatore Sturzo e che pertanto obbliga me, Presidente del Gruppo della Democrazia cristiana, ad elevare una viva ed indignata protesta. (*Interruzione del senatore Lussu*). Quando lei parla di clerico-fascisti, senatore Lussu, debbo dirle che il senatore Sturzo non rappresenta nessun partito e che ha sempre combattuto questa forma di politica. (*Interruzioni dalla sinistra*).

Ad ogni modo mi dispiace che l'onorevole Lussu, che è sempre stato un fedele osservante del Regolamento, abbia tradito questa volta, uscendo dal tema, questa sua tradizionale fedeltà.

Il Presidente ci ha chiesto una parola in relazione alla sua comunicazione. Onorevole Presidente, io sono sempre molto sintetico e lo sarò anche questa volta. Debbo dirle che il nostro Gruppo è solidale con lei sia nel sentimento di devozione al Capo dello Stato, sia nella sua ferma preoccupazione di tutelare sempre e per tutti quella libertà che deve presiedere ai nostri lavori, libertà che noi tutti possiamo usare, ma che noi tutti dobbiamo soprattutto rispettare. (*Vivi applausi dal centro*).

FRANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANZA. Onorevole Presidente, ella chiede di essere confortato dal pensiero del Senato in merito all'atteggiamento da lei tenuto in occasione dell'intervento di ieri dell'onorevole Sturzo.

Ebbene, onorevole Presidente, ho innanzi alla mente un lungo periodo di attività del Senato, il periodo della prima e della seconda legislatura; e non mi sono mai sfuggiti gli atteggiamenti che lei in quest'ultimo periodo di alta sua missione e che altri prima di lei hanno sempre costantemente mantenuto, in questa Assemblea, per tutelare il diritto di parola quali che fossero i limiti e gli argomenti posti in discussione.

Onorevole Lussu, è questa una prerogativa che onora il Senato e gli istituti parlamentari. È una prerogativa che è demandata ed affidata agli alti poteri che presiedono a questa Assemblea e che deve trovare un limite soltanto nella nostra coscienza, poichè non vi è Costituzione che ponga limiti, neppure se interpretata nel suo spirito, nè vi sono regolamenti interni delle Assemblee legislative che autorizzino i Presidenti delle Assemblee ad intervenire in modo valido anche quando si pongono in discussione argomenti che toccano e sfiorano i più alti organi dello Stato. Ora, si può non condividere il modo o la forma con

cui l'onorevole Sturzo ha presentato i suoi argomenti, si possono anche non condividere le sue impostazioni sostanziali per quanto riflette il Presidente della Repubblica italiana al quale va tutta la nostra solidarietà, si può discutere in questo campo e su questo tema, ma non si può non riconoscere che bene ha operato il Presidente. Io auspico che egli possa sempre così operare per l'avvenire anche se purtroppo un parlamentare ha ritenuto di superare i limiti di autocontrollo in una discussione che incideva sui poteri e sulle competenze del Presidente della Repubblica. Ciò si può riconoscere ma non si può non ammettere che nella sua probità il Presidente ha tutelato il diritto di libertà di parola. Siamo solidali con lei, onorevole Presidente, in questa occasione e plaudiamo al suo comportamento. (*Vivi applausi dalla destra*).

GUARIGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARIGLIA. A nome del Partito nazionale monarchico mi associo pienamente alle dichiarazioni fatte dal senatore Franza.

CARISTIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARISTIA. Onorevoli colleghi, è perfettamente superfluo che io mi associ con gli altri colleghi a quanto il nostro illustre Presidente ha affermato all'inizio della seduta. Siamo tutti d'accordo. E come si potrebbe dubitare che in quest'Aula ogni Gruppo o Partito ha il diritto, anzi il primo diritto di esprimere liberamente le proprie opinioni su qualsiasi argomento che interessi direttamente o indirettamente la vita pubblica? Su ciò *nulla quaestio*. Non voglio occuparmi delle insolenze, delle parole grosse, inopportune e poco riguardose che si sono pronunziate in quest'Aula contro un uomo il quale ha dato alla vita pubblica italiana un contributo di energie fattrici che nessuno può ignorare. Non voglio nemmeno difenderlo da certe accuse che non hanno senso.

Mi preme invece fare alcune dichiarazioni per precisare quanto il senatore Sturzo ha

541ª SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1957

detto nel suo intervento ieri e quanto io ho detto intorno ai poteri del Presidente della Repubblica. Noi siamo pieni di devozione, e non apparente (*commenti dalla sinistra*), e di rispetto per il Capo della Repubblica; senza questo rispetto non potrebbe nemmeno esistere lo Stato. Di ciò non è lecito dubitare: ognuno ha questo sentimento e nessuno ha il diritto d'insinuare alcun dubbio sulla sincerità di questo sentimento. Ma qui non si tratta del Capo della Repubblica, bensì delle competenze che gli spettano in base alla Costituzione.

PRESIDENTE. Senatore Caristia, non entri nel merito. (*Commenti dalla sinistra*).

CARISTIA. Volevo rispondere ...

PRESIDENTE. Per cortesia, senatore Caristia, non entri nel merito.

CARISTIA. Permetta, signor Presidente, non voglio entrare nel merito, ma siccome un collega ci ha fatto l'appunto di accusare il Presidente della Repubblica, mi preme di mettere bene in chiaro che non si tratta di accusare il Presidente, ma si tratta soltanto di discutere sulle competenze dei supremi organi dello Stato. Ora io domando se questo discutere intorno alle competenze del Governo, intorno alle competenze del Capo dello Stato, discussione che in fondo si riduce ad interpretare in un modo o nell'altro la Costituzione, possa offendere minimamente il Capo dello Stato. Noi non accusiamo nessuno; discutiamo soltanto problemi d'indole generale che riguardano la vita pubblica ed il funzionamento dei supremi organi dello Stato.

Non ricorderò ai colleghi i precedenti costituzionali dei Paesi civili e specialmente dell'Inghilterra. Tutti sanno che l'ordinamento costituzionale inglese si è svolto appunto su questa traiettoria, su una determinazione cioè delle competenze della Corona, e non è mancato affatto il rispetto per la Corona e per il Re, che sono due cose diversissime ...

PRESIDENTE. Concluda.

CARISTIA. Obbedisco alla preghiera del Presidente concludendo nell'insistere appunto

sul principio che non si accusa nessuno, quando si tratta di determinare le competenze di organi supremi dello Stato; ma si tratta soltanto di determinare il senso e il significato di norme costituzionali, le quali sono scheletriche appunto perchè in questa materia, più che rigide norme giuridiche, vigono norme di correttezza costituzionale e quindi non giuoca il criterio di lecito ed illecito giuridico. Ben ha fatto quindi, a mio avviso, il Presidente a lasciare quella libertà di parola al senatore Sturzo che noi tutti reclamiamo per ciascuno di noi e senza di cui sarebbe perfettamente inutile avere un Parlamento. (*Applausi*).

AMADEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMADEO. Onorevole Presidente, anch'io mi sono associato all'applauso unanime dei colleghi seguito alle sue odierne comunicazioni; e il fatto, significativo, potrebbe bastare.

Ma poichè se spesso il silenzio è d'oro, altre volte non lo è, prendo la parola per confermare che ho ascoltato con interesse e piacere le dichiarazioni del nostro illustre Presidente, e che queste mi trovano perfettamente d'accordo, sia per l'omaggio reso al Presidente della Repubblica, al quale va la nostra stima e la nostra devozione, sia per quanto riguarda l'opera del nostro Presidente. Non solo l'approviamo, ma l'acclamiamo.

Ognuno di noi ha, non dico il diritto, ma il dovere di parlare chiaramente, senza riserve mentali e senza preoccupazioni in quest'Aula. Ognuno di noi deve trovare però in se stesso il controllo per quello che si può e si deve dire, nella forma e nella sostanza. Ma certamente il discorso tenutoci dall'onorevole Sturzo, che imposta un problema giuridico del massimo impegno, senza peraltro recare nella fattispecie alcun elemento apprezzabile, non si presta a discussioni di sorta. Quindi mi limito a manifestare il pieno consenso all'atteggiamento e alle parole del Presidente del Senato.

MASTROSIMONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTROSIMONE. Ella, signor Presidente, non ha bisogno di altre attestazioni di solidarietà. Ma se ne avesse ancora desiderio, nel senso più alto dell'espressione, la nostra le è vicina incondizionatamente.

SCOCCIMARRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCCIMARRO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che in Parlamento si esprimono giudizi che riguardano le attività del Capo dello Stato. Questo è avvenuto anche nel periodo della Presidenza della Repubblica di Einaudi. Però, non è mai avvenuto nella forma e col significato politico che il senatore Sturzo ha dato nei confronti del Presidente Gronchi.

Signor Presidente, la questione che ella ci ha posto per me non esiste. Non si può porre al Senato il problema: si doveva o non si doveva togliere la parola? Esiste o non esiste libertà di parola? Quello che lei ha detto nella odierna discussione è sacrosanto, con esso noi solidarizziamo completamente.

Non ci possono essere limiti alla libertà di parola in Parlamento, che non siano quelli posti dal senso di responsabilità del parlamentare o dalle norme fissate dal Regolamento. Altrimenti non si capirebbe nemmeno l'istituto dell'immunità parlamentare.

Questo è un problema di elementare evidenza sul quale tutti sono d'accordo. Ma perchè, nonostante questo accordo, qui si manifesta un aspro contrasto? Perchè, mentre noi possiamo consentire che il Presidente non dovesse togliere la parola al senatore Sturzo, dobbiamo però severamente deplorare quello che è stato detto dal senatore Sturzo in questa Aula. Qualcuno ha ricordato il passato del senatore Sturzo: indubbiamente il passato degli uomini conta. Ma non conta soltanto il passato, conta anche il presente e soprattutto l'avvenire, ed il lavoro che si fa per l'avvenire del Paese. In politica non si vive di rendita. Io non mi richiamerò mai al mio passato per giustificare quello che faccio oggi. Ebbene, quello che ha fatto ieri il senatore Sturzo non si può difendere e giustificare col suo passato.

Egli ha posto un grave problema politico, e su tale problema non c'è unanimità. Il senatore Giua ha detto una cosa giusta: durante il discorso del senatore Sturzo, ad un certo momento, si è avuta la sensazione di sentire crollare qualche cosa. A questo punto, onorevoli colleghi, c'è stata la reazione dai nostri banchi. Il Presidente può aver fatto bene a tacere ma noi abbiamo fatto benissimo a protestare e, a mio giudizio, siamo stati anche troppo moderati nella protesta. Io non entrerò nel merito del problema politico sollevato dal senatore Sturzo, ma non c'è dubbio che ieri è stato condotto un attacco premeditato, con chiaro significato politico, nei confronti del Presidente della Repubblica.

Qui si è dimenticato che noi attendiamo ancora un chiarimento sui motivi per i quali De Nicola non è più Presidente della Corte costituzionale, e già l'attacco si sviluppa contro il Presidente della Repubblica. Che cosa si vuole? Dei problemi politici e costituzionali si può anche discutere, ma che cosa si deve dire delle insinuazioni che sono state fatte senza il sussidio di alcuna prova? Ora, proprio un uomo dal passato politico e dall'esperienza del senatore Sturzo, parlando dall'alto seggio del Senato della Repubblica, aveva il dovere di misurare le sue parole. Perchè ha egli ritenuto di fare quelle insinuazioni, di riferire quelle voci, quei « si dice » o « non si dice », senza dire nulla di concreto e senza dare nessuna prova? Questo non deve essere permesso. Quando si fanno allusioni a fatti così gravi, o si danno le prove e si fa una precisa denuncia, ed allora il Senato avrebbe il coraggio anche di mettere in stato di accusa il Presidente della Repubblica; o non si hanno prove e allora si tace.

Onorevoli colleghi, qui noi ci troviamo di fronte ad una manifestazione di deplorabile leggerezza politica, che è nello stesso tempo un audace attacco politico. Si denunciano le interferenze del Quirinale nella formazione dei Governi, proprio al termine di un dibattito nel quale sono state apertamente denunciate interferenze di ben altre autorità nello svolgimento della crisi del Governo.

Si denunciano le interferenze del Quirinale, mentre si tace delle ben note e documentate

interferenze del Vaticano. Il senatore Sturzo non può ignorare che il suo discorso è il seguito di una serie di atti politici e la premessa di altri atti politici, i quali si sviluppano in una direzione assai pericolosa per il nostro Paese. Perciò, nello stesso momento in cui diciamo che il Presidente del Senato fa benissimo a salvaguardare piena libertà di parola a tutti i parlamentari, dobbiamo pur dire che a queste subdole manovre delle forze reazionarie siamo pronti a sbarrare la via con tutti i mezzi. *(Approvazioni dalla sinistra)*. Non si deve abusare della tribuna parlamentare per minare le fondamenta della Repubblica e della Costituzione: la Repubblica è nata dalla Resistenza, dal sangue versato in una guerra civile e non potrebbe crollare senza passare attraverso una nuova guerra civile.

Signori, il problema è grave. Il Presidente della Repubblica non è soltanto l'alta e rispettabile personalità dell'onorevole Gronchi, è anche l'Istituto che presiede alla difesa della Repubblica e della Costituzione. Quando di tale Istituto si parla in Parlamento, bisogna sempre ricordare le norme della Costituzione e dare prova di alto senso di responsabilità. Questo è il dovere che si impone ad ogni parlamentare, proprio perchè gli si riconosce il privilegio dell'immunità parlamentare, ed il diritto ad una piena libertà di parola. Questo dovere si impone anche al senatore Sturzo. A quel dovere è venuto meno il senatore Sturzo nel discorso pronunciato ieri in quest'Aula. A lei, onorevole Presidente, la nostra solidarietà, al senatore Sturzo il nostro biasimo e la nostra condanna; al Presidente della Repubblica, il nostro rispetto e la nostra deferenza. *(Vivissimi applausi dalla sinistra)*.

MOLE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLE. Onorevole Presidente, io prendo la parola unicamente perchè una omissione nel-

l'associarmi alle parole che da tutte le parti sono giunte a lei, potrebbe avere un significato. Ma io oggi non avrei necessità di parlare, in quanto ieri, replicando al senatore Sturzo, come meritava, rispondendo d'altra parte a qualche osservazione circa la necessità, o la utilità, o l'opportunità di togliergli la parola, espressi subito il mio pensiero. Dissi, onorevole Presidente: ella fa bene a non impedire la parola. L'onorevole Sturzo dica quello che pensa; noi risponderemo. Perchè i Parlamenti sono la tribuna libera, onorevoli colleghi, donde si esprimono tutte le opinioni: la tribuna, vorremmo dire ai colleghi di destra, per la cui difesa qualche volta i deputati perdettero anche la vita. Ricordiamolo.

Quindi, onorevole Presidente, la mia solidarietà era il presupposto del discorso di ieri, ma viene ripetuta oggi con uguale sentimento fervido e sincero. *(Vivi applausi dalla sinistra)*.

BATTAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIA. Onorevole Presidente, anche da parte nostra il nostro suffragio, suffragio che vuole essere espressione della più viva solidarietà, suffragio che vuole suonare impegno perchè voi, oggi come ieri, domani come oggi possiate continuare ad agire a garanzia del prestigio e della libertà del Parlamento italiano.

CINGOLANI. Viva il Presidente!

(Tutta l'Assemblea e i membri del Governo, in piedi, applaudono lungamente all'indirizzo del Presidente del Senato).

PRESIDENTE. Non mi resta che ringraziare il Senato per una manifestazione così totale di solidarietà, che sarà certamente di conforto e di guida anche per i nostri futuri lavori.

Presidenza del Vice Presidente CINGOLANI

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 1957 al 30 giugno 1958 » (1846).

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 1957 al 30 giugno 1958 ».

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Angelini Cesare.

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato, nonostante le assicurazioni fornite dai Ministri che si sono succeduti nella amministrazione del Dicastero dei trasporti, rileva che le comunicazioni ferroviarie fra Pisa-Viareggio, Viareggio-Lucca-Firenze, Piazza Alserchio-Lucca, non rispondono alle moderne esigenze di quelle popolazioni,

invita il Ministro competente a dichiarare al Senato quali provvedimenti intende adottare per rimuovere gli inconvenienti più volte lamentati diretti ad assicurare celeri e comode comunicazioni fra le località di una zona di così alto interesse industriale, commerciale e turistico »;

« Il Senato, rilevato che, in conseguenza dell'intenso traffico che si svolge sulle linee ferroviarie di Pisa-La Spezia, Pisa-Lucca e Viareggio-Lucca, i due passaggi a livello di Levante e di Ponente della stazione di Viareggio e quello situato nei pressi della stazione di Querceta sulla Via Aurelia, nonché il passaggio a livello di Lucca in corrispondenza della strada statale n. 12 — che collega anche Lucca all'autostrada Firenze-Mare — debbono rimanere quasi continuamente chiusi,

invita il Ministro dei trasporti, d'accordo con le amministrazioni locali, a rimuovere sollecitamente gli inconvenienti che quotidianamente si verificano al normale traffico pedonale ed automobilistico, dando inizio ai necessari lavori per la costruzione di sopra e sotto passaggi nei quattro punti indicati ».

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

ANGELINI CESARE. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario e onorevoli colleghi, ho presentato due ordini del giorno per richiamare, ancora una volta, l'attenzione del Senato e del Ministro dei trasporti su questioni che ritengo di rilevante importanza, come sono certamente quelle relative alle comunicazioni ferroviarie tra la riviera Versigliese e le città di Lucca, Montecatini, Pistoia, Prato, Firenze, nonché le comunicazioni tra Pisa e Lucca e tra Lucca e la Garfagnana. Anzi nel primo ordine del giorno laddove è scritto « comunicazioni ferroviarie tra Pisa e Viareggio » deve intendersi « tra Pisa e Lucca ».

Altro problema da risolvere è quello relativo alla circolazione stradale nella provincia di Lucca, ostacolata dai due passaggi a livello situati sulla via Aurelia nei pressi delle due stazioni di Viareggio sulla deviazione della statale n. 12 a Lucca, sulla provinciale Forte dei Marmi-Castelnuovo alla stazione di Guarceto.

Per le comunicazioni ferroviarie debbo dare atto con piacere al Ministro che in questi ultimi tempi sono molto migliorate con la messa in circolazione di altre automotrici, ma purtroppo ci sono convogli che ancora oggi impiegano oltre tre ore a congiungere, per esempio, Firenze con il mare, quando lo stesso percorso viene ricoperto con circa metà tempo dai servizi automobilistici. Il Ministro sa che per po-

ter stabilire comunicazioni più celeri, è necessario rinnovare l'armamento ferroviario ed ultimare i lavori per ricostruire ponti e viadotti che furono distrutti o danneggiati dalla guerra e che non hanno fino ad ora trovato definitiva sistemazione.

Altro inconveniente da lamentare sono le mancate coincidenze a Pisa con i treni provenienti o diretti verso la capitale. Esempio: il rapido n. 552 Roma-Genova giunge a Pisa alle ore 11,27; la coincidenza per Lucca e Montecatini vi è alle ore 12,33, mentre alle ore 11,22, cioè soltanto 5 minuti prima dell'arrivo del rapido, parte un altro convoglio per le suddette località. Così dicasi per altri rapidi ascendenti o discendenti.

Ora, se si pensa che nel raggio di pochi chilometri abbiamo centri importanti come la riviera Versigliese, che ospita nel periodo estivo centinaia di migliaia di villeggianti, stazioni termali dell'importanza di quelle di Bagni di Lucca e di Montecatini, e centri industriali e commerciali e turistici come Lucca, Pistoia, Prato e Firenze, nonchè le magnifiche zone di villeggiatura montana della regione Garfagnina, si vede come necessariamente le comunicazioni ferroviarie dovrebbero adeguarsi alle esigenze ed alle necessità della vita moderna.

Per quanto si riferisce poi ai passaggi a livello, il Ministro potrà rispondere che è un problema che esula dalla sua competenza, in quanto per le strade statali deve provvedere l'A.N.A.S. e per quelle provinciali la Provincia. Mentre mi riservo di intervenire in altra sede per prospettare la gravità del problema, penso che anche il Ministro dei trasporti non possa trascurarne la risoluzione, se non altro per la sicurezza della marcia dei treni. I passaggi a livello su linee ad intenso traffico, oltre ad ostacolare il traffico stradale, sono sempre un pericolo per i treni e per gli automezzi. Bisogna affrontare in pieno la questione dei passaggi a livello e risolvere il problema con deviazioni stradali e con la costruzione di sopra e sotto passaggi.

Confido che il Ministro dei trasporti voglia sollecitamente intervenire per risolvere i due problemi da me prospettati.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato raccomanda alla premura ed allo studio del Ministro dei trasporti l'intenso movimento del porto di Genova il quale ha assoluta necessità che le merci siano rapidamente inoltrate ai posti di destino onde agevolare lo sviluppo del traffico che in quel posto si svolge;

impegna inoltre lo stesso Ministro a voler sistemare adeguatamente la stazione di Genova Sampierdarena sia per agevolare il traffico che nella stessa si svolge, sia per poter garantire l'incolumità dei viaggiatori di quella stazione che, malgrado l'intenso traffico che nella stessa si svolge, è ancora sprovvista di sottopassaggi per raggiungere le molteplici linee ferroviarie ».

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

BARBARESCHI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho sentito parlare qui della necessità che le nostre ferrovie aiutino a raggiungere possibilità di sviluppo molte zone che offrano buone prospettive. La cosa è saggia ed io l'approvo completamente, però penso che non bisogna dimenticare le zone che offrono un reddito alle nostre ferrovie, perchè è specialmente attraverso questo reddito che si offre la possibilità di pensare anche a quelle zone il cui reddito è solo una prospettiva dell'avvenire.

La mia regione, la Liguria, ha una serie infinita di problemi ferroviari da prospettare. Quando pensiamo che abbiamo ancora tronchi in unico binario sulla Genova-Spezia, quando pensiamo che abbiamo quasi completamente la linea di Genova-Ventimiglia ad un unico binario e quando pensiamo che la nostra zona è ancora servita da quei modesti locomotori a corrente alternata che furono un vanto della ferrovia nel 1905, ma che oggi certo non corrispondono alle necessità di potenza, di velocità di cui noi abbiamo bisogno, questi fatti stanno a dimostrare quanto sarebbe utile parlare e risolvere specialmente tutti questi problemi. Ma io mi sono reso conto delle difficoltà nelle quali oggi può trovarsi il Ministro dei trasporti ed augurandomi che ponga allo studio la possibilità di modificare questo stato di

cose nel più breve tempo possibile, ho voluto richiamare qui la sua attenzione su due particolari questioni che mi sembrano più urgenti. Il nostro porto non è il porto di Genova, è il porto di tutta l'Italia settentrionale e, direi, è un po' il polmone di tutto il nostro Paese, ma è sacrificato dalla posizione topografica. Noi non abbiamo un grande spazio a disposizione, per cui l'esercizio ferroviario è obbligato a svolgersi in una zona certamente ristretta. Vi sono migliaia di carri ferroviari che tutti i giorni caricano e scaricano le loro merci.

Fortuna nostra, fortuna di tutto il Paese, il traffico del nostro porto è in costante aumento ed è per questa ragione che io mi sono permesso di raccomandarle, signor Ministro, una cura attenta a questa nostra situazione, perchè, se sarà impossibile poter sperare di avere maggiore spazio nell'ambito del porto, si voglia provvedere con adeguati parchi nelle vicinanze in modo da poter avere quotidianamente il numero dei carri che occorrono per i nostri servizi, perchè le merci che si scaricano possano essere con sollecitudine, con rapidità portate nelle zone di destinazione.

L'altra questione — sono diventato vecchio e ne ho sentito parlare da ragazzo — è questa: nella nostra città oggi è compresa la zona di Sampierdarena che nei lontani tempi faceva Comune a sè. È una città che almeno in passato — ed io spero anche oggi — era assai conosciuta. La si chiamava la Manchester d'Italia per la quantità delle industrie. Gli abitanti sono circa 80.000 e alla stazione ferroviaria fanno capo tutte le linee che vanno per l'alta Italia: la Genova-Ventimiglia, la Genova-Acqui, la Genova-Torino, la Genova-Milano. La stazione di Sampierdarena oggi è ancora quella di cinquanta anni fa. Per raggiungere la parte destinata al traffico della Genova-Ventimiglia si attraversano almeno 6 o 7 binari, che ogni dieci minuti hanno almeno un treno in transito, oltre al movimento nell'interno della stazione per le manovre che nella stessa si fanno. Di tanto in tanto avvengono disgrazie anche personali, ma bisogna dire che, per i pericoli che si corrono, il numero delle disgrazie fortunatamente è inferiore notevolmente a quelle che potrebbero capitare. Non è più possibile continuare a rin-

viare un problema prospettato cinquanta anni fa e rinviato semplicemente perchè si continuava a parlare del trasferimento a monte dell'intera linea Genova-Sampierdarena. Non è più possibile rinviarlo oggi che siamo tutti convinti che questo trasferimento non si verificherà più. Io credo che ci siano tutte le condizioni, le più favorevoli perchè, con una spesa non elevata, si possa dotare questa importante stazione di tutti i sottopassaggi che sono stati forniti ad altre stazioni. Non ho voluto prospettarglielo questo problema, signor Ministro, come una raccomandazione. Desidererei che questo fosse un impegno che ella vorrà prendere davanti al Senato perchè i lavori vengano iniziati al più presto. Studi ne sono stati fatti in quantità. Credo che ci siano progetti a iosa, di elementi locali, di tecnici delle ferrovie, per risolvere questo problema.

Voglio sperare che lei vorrà tenerlo in buona considerazione e risolverlo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Trabucchi, De Bosio, Spagnoli, Raffener, Benedetti, Piechele e Braitenberg.

CARMAGNOLA, Segretario:

« Il Senato, tenuta presente l'importanza sempre maggiore che acquistano i traffici tra l'Italia e l'Europa centrale e la necessità conseguente di accelerare i traffici per la via del Brennero;

ritenuto che alla celerità delle comunicazioni, specie per i trasporti di derrate, si frappongono gravi difficoltà per la differenza del sistema di trazione del tratto Bolzano-Brennero e per l'eccessiva angustia degli impianti ferroviari di Fortezza dove si compiono le operazioni doganali per le merci;

fa voti perchè nel piano dei lavori ferroviari da attuarsi con precedenza vengano quanto prima inseriti l'attuazione del sistema di trazione a corrente continua per il tratto Bolzano-Brennero e l'ampliamento entro i limiti del possibile delle attrezzature ferroviarie della stazione di Fortezza ».

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

SPAGNOLLI. Vorrei pregare il Presidente, per celerità di discussione, di permettermi di abbinare anche l'ultimo ordine del giorno firmato da me e dai senatori Piechele, Braitenberg e De Bosio, che presso a poco riguarda lo stesso argomento, cioè la linea del Brennero.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura anche dell'ordine del giorno dei senatori Spagnolli, Piechele, Braitenberg e De Bosio.

CARMAGNOLA, *Segretario*:

« Il Senato, tenuta presente l'enorme importanza della linea ferroviaria del Brennero agli effetti del traffico turistico e delle merci fra i Paesi del nord e l'Italia,

in attesa che i programmi di studio in corso per il miglior potenziamento ferroviario e stradale del transito del Brennero vengano portati a compimento,

considera, intanto, urgente che venga presa una decisione per il raddoppio del tratto di linea Verona-Bologna, e, richiamandosi ai voti altra volta espressi nelle Aule parlamentari, invita, perciò, il Governo a predisporre al più presto i provvedimenti all'uopo necessari ».

PRESIDENTE. Il senatore Spagnolli ha facoltà di svolgere i due ordini del giorno.

SPAGNOLLI. La questione della viabilità e delle comunicazioni attraverso i valichi alpini è una questione che oggi è particolarmente all'ordine del giorno: se ne tratta nella stampa, in Congressi nazionali ed internazionali, ecc. Quindi, anche questa del Brennero è una questione che in questo momento viene particolarmente dibattuta. Noi ci siamo permessi di presentare due ordini del giorno: l'uno per richiamare l'attenzione del Senato e del signor Ministro sulla questione concernente la linea Verona-Bologna, che è, tuttora, a binario unico. È una evidente strozzatura, mi pare che si possa chiamarla una situazione di arteriosclerosi ferroviaria. Capisco

benissimo che c'è una esigenza di bilancio dello Stato e come membro della 5ª Commissione non voglio contraddirmi, però vorrei richiamare all'esame particolare del signor Ministro questo problema perchè, se la spesa per il raddoppio è una spesa piuttosto forte, credo che, per intanto, qualcosa si possa fare per quanto riguarda l'ammodernamento della linea e lo sveltimento del traffico. L'altro ordine del giorno mette l'accento sulla necessità di unificare i sistemi di trazione e di potenziare la stazione di Fortezza. Qui ritengo che si potrebbe cominciare a fare qualcosa. Non è possibile — del resto l'onorevole relatore l'ha sottolineato nella sua pregevolissima relazione — fermarsi dinanzi alla situazione della linea del Brennero che ha tre sistemi diversi di trazione. Evidentemente qui bisogna cercare di arrivare ad una unificazione, perchè questa unificazione vuol dire, oltre uno snellimento del servizio, anche una diminuzione del costo di esercizio.

Ha ragione il relatore quando parla di produttività di investimenti nel quadro dello schema Vanoni. Mi pare proprio che questo sia un caso concreto. Quindi vi è, anzitutto, l'esigenza, come dicevo, di unificare il sistema di trazione. Esiste, però, anche un altro problema. Su questo lato della nostra frontiera vi sono ben tre stazioni per il controllo doganale. Quale intralcio ciò significhi per il traffico turistico e delle merci ben si può immaginare. Data la ristrettezza delle valli, evidentemente non è un problema di facile soluzione.

Ci rendiamo conto che al Brennero non si possa fare un gran che. Probabilmente si potrà solo allargare il piazzale antistante alla stazione agli effetti del traffico via strada. Quindi non pretendiamo l'impossibile. Però, quando noi chiediamo che per lo meno si prenda in considerazione il potenziamento delle attrezzature agli effetti della dogana merci di Fortezza, mi pare che siamo nell'ambito del ragionevole e rispettiamo le esigenze del bilancio dello Stato.

Con queste dichiarazioni ritengo di aver sufficientemente illustrato i due ordini del giorno, tralasciando di sottolineare ancora una volta quale sia l'importanza di questa via di traffico per l'Italia, sia in questo momento nei

riguardi dei Paesi del nord, Austria e Germania, sia pensando ad uno sviluppo futuro in relazione al Mercato comune ed all'auspicabile possibilità che Paesi, come la Polonia, la Cecoslovacchia, ecc., si riaggancino al sistema occidentale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Valenzi, Palermo e Cera-bona.

CARMAGNOLA, Segretario:

« Il Senato, preoccupato da alcune misure, decise dalla Direzione Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato di Firenze, che sembrano confermare le voci di un inizio di smobilizzazione della Officina di Pietrarsa (Napoli), addetta alla fabbricazione di locomotive, che occupa oltre settecento dipendenti, più centotrenta operai di ditte appaltatrici;

considerato che la situazione attuale dell'economia napoletana non è in grado di sopportare ulteriori aggravii;

invita il Governo a prendere tutte le misure necessarie al fine di evitare qualsiasi licenziamento e qualsiasi spostamento o riduzione del personale ed a prendere i provvedimenti utili all'ammodernamento e al potenziamento della fabbrica di Pietrarsa ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno dei presentatori è presente si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

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

CARMAGNOLA, Segretario:

« Il Senato, considerata la opportunità e la urgenza di completare la razionale sistemazione della rete ferroviaria,

invita il Governo a dare immediato inizio all'applicazione del piano di primo intervento per l'ammodernamento ed il potenziamento della Ancona-Pescara, ottenendo così la completa elettrificazione della litoranea Adriatica, analogamente a quello che già è in atto per la litoranea Tirrenica ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

CARELLI. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non è la prima volta che se ne parla, ma è la prima volta che io presento all'attenzione del Ministero dei trasporti il problema dell'elettrificazione e del doppio binario Ancona-Pescara. Questo problema è un lato particolare di tutto il piano di sistemazione della rete nazionale. Ma il lato particolare è particolarmente interessante, perchè dovrebbe chiudere un sistema circolare di comunicazioni, che si riallaccia al tronco periferico nazionale.

Noi sappiamo che la linea tirrenica è già abbondantemente servita, ma non così la linea adriatica, che presenta una notevole soluzione di continuità da Ancona a Bari. So che i lavori da Bari verso Pescara sono già in via di esecuzione e bisognerebbe sollecitarli, come li abbiamo già precedentemente sollecitati assieme al senatore Tartufoli, che ripetutamente si è interessato della questione. E ciò non soltanto nell'interesse di ordine locale, interesse già di per se stesso molto notevole, data l'importanza economica delle zone direttamente servite come le Marche, il Lazio, l'Abruzzo. Secondo il piano di potenziamento noi dovremmo metterci da Pescara in collegamento con l'altro tronco Pescara-Roma via Sulmona, formando un triangolo di notevole importanza che permetterà specialmente alle zone che ho segnalato una ripresa economica assolutamente indispensabile per poter completare il piano economico nazionale, specialmente in vista di quel Mercato comune dell'Europa di cui prima ha fatto cenno il senatore Spagnolli. Noi dobbiamo prepararci una rete *ad hoc*, dobbiamo evitare che la strada si sostituisca completamente alla rotaia, ed evitare che ci sia conflitto tra strada e rotaia; ci deve essere invece la collaborazione, attraverso l'inclusione nel sistema dell'amministrazione dello Stato dell'Istituto nazionale trasporti. Evidentemente bisognerebbe stringere ancor più questi collegamenti e permettere che la collaborazione tra strada e rotaia sia più intensa.

Oltre alla elettrificazione cui ho accennato, è indispensabile provvedere anche al doppio

binario. So che fino dal 1888 l'ingegner Corbellini, padre del nostro illustre collega, ebbe a permettere allo Stato il riscatto della terra dove dovrebbe sorgere la sede del secondo binario, e so anche che l'onorevole Corbellini, nel suo periodo aureo di amministrazione, riuscì ad ottenere e costruire le gallerie di Ortona, sì da permettere appunto il transito anche attraverso il secondo binario. Ci sono quindi tutte le premesse favorevoli perchè il lavoro possa essere completato nel senso che ho indicato, e sono convinto che l'onorevole Ministro, con la sua particolare competenza e la sua volontà, possa venire incontro alle esigenze delle zone che ho indicato, non solo nell'interesse locale, ma dell'intera economia nazionale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Cusenza, Romano Antonio, Battaglia, Prestisimone, Sanmartino, Ragno, Condorelli, Di Rocco e Caristia.

RUSSO LUIGI, Segretario :

Il Senato, ritenuta la necessità del completamento del raddoppio del binario sulla strada ferrata Palermo-Termini Imerese-Fiumetorto e precisamente nei tratti da Termini Imerese a Fiumetorto e da Palermo ad Altavilla Milicia;

ritenuto che detta opera fu, a suo tempo, progettata nel suo complesso logico ed ovvio essendo che la relativa spesa in tanto sarebbe stata utile in quanto il raddoppio previsto fosse stato interamente realizzato;

ritenuto che detta opera è rimasta incompiuta essendosi i lavori limitati sul tratto intermedio Termini Imerese-Altavilla Milicia ottenendosi come risultato un nulla di fatto al fine dell'alleggerimento del traffico sulla Palermo-Fiumetorto in cui convengono tutti i treni della litoranea, e quelli dell'interno (Catania-Siracusa-Caltanissetta-Agrigento) della Sicilia;

ritenuto, quindi, che urge provvedere alla definizione della progettata opera;

impegna il Governo a stanziare le somme necessarie per il finanziamento del raddoppio del binario sui tratti di strada ferrata Palermo-Altavilla Milicia e Termini Imerese-Fiumetorto ».

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

CUSENZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, l'ordine del giorno da me presentato con altri senatori siciliani, riguarda la necessità del completamento del raddoppio del binario sulla strada ferrata Palermo-Termini Imerese-Fiumetorto e precisamente nei tratti da Termini Imerese a Fiumetorto e da Palermo ad Altavilla Milicia. Trattasi di un'opera iniziata, in parte eseguita e poi inspiegabilmente sospesa, malgrado le già ingenti spese fatte, e perciò rimasta sostanzialmente infruttuosa. Di qui la nostra richiesta, peraltro già illustrata negli interventi di vari oratori siciliani nel corso della discussione generale, per cui non credo di dovermi qui dilungare.

Mi auguro che lei, onorevole Ministro, vorrà in proposito darci quelle assicurazioni che potranno tranquillizzarci sul completamento dell'opera destinata, come ella ben sa, ad arrecare un notevole beneficio nell'intenso traffico ferroviario, della importantissima linea Palermo-Messina.

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

RUSSO LUIGI, Segretario :

« Il Senato, rilevata la grande importanza della stazione di Benevento come nodo ferroviario delle strade ferrate del Mezzogiorno d'Italia;

ritenuto che i lavori di completamento per la definitiva ricostruzione della detta stazione sono quanto mai urgenti e indifferibili;

invita il Governo a voler provvedere con assoluta immediatezza alle opere necessarie per la ultimazione dei lavori suddetti ed, in specie, dei sottopassaggi la cui mancanza, dato il traffico e il maggiorato numero dei treni e degli incroci, rappresenta un continuo pericolo per la vita dei viaggiatori ».

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

LEPORE. È doloroso dover presentare, in sede di discussione di bilancio, ordini del giorno

in merito a questioni strettamente locali; non vi nascondo, perciò, che ho dovuto far forza a me stesso, spinto dal vivo interesse del caso, per non astenermi dal seguire un sistema parlamentare che deploro.

Ciò dirà come io sia stato costretto da una vera e propria necessità a non rispettare quello che è stato un mio preciso indirizzo in sede parlamentare, ed a ritornare su una questione d'ordine locale molto ristretta dopo gli ordini del giorno proposti in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti del decorso esercizio e che investirono problemi della stazione di Benevento di più ampia portata.

Oggi la mia richiesta è veramente molto limitata chè, come ho detto, il problema di fondo fu trattato nella sua ampiezza lo scorso anno. Con il mio ordine del giorno premuro il Ministro perchè sia provveduto al completamento dei sottopassaggi.

Onorevole Ministro, come ella certamente saprà a mezzo del suo ufficio informazioni, in merito a tale problema c'è stata una violenta campagna di stampa. Si è rilevato l'inconveniente gravissimo nell'attraversamento dei binari, ed il pericolo per i viaggiatori in dipendenza del nuovo orario ferroviario e dell'aumentato traffico dei treni. Oggi l'attraversamento dei binari è veramente preoccupante per pericolosissimi incroci e, specie di sera, quando il direttissimo, che parte da Roma alle 17, arriva quasi contemporaneamente al rapido proveniente da Lecce. Come ella sa, dal 1º giugno si è aggiunto ancora un altro rapido che, muovendo alle ore 18,15 da Roma, giunge a Bari alle 24 circa.

Di conseguenza la mia preghiera è veramente intensa; si tratta di una spesa limitata e la mancanza dei sottopassaggi nella stazione di Benevento, che li ha visti in opera nelle stazioni viciniori di Aversa, Caserta, Foggia, turba non poco l'opinione pubblica.

La stazione di Benevento venne distrutta totalmente; è stata ricostruita solo parzialmente, deve essere completata. D'altra parte, la costruzione dei sottopassaggi è stata iniziata ma il lavoro è sospeso ormai da alcuni anni; bisogna portarli a termine.

Per il che, questo mio ordine del giorno serve a ricordare all'onorevole Ministro una pro-

messa che egli ebbe a fare per tutti i lavori relativi alla stazione di Benevento, ma vi è più ad insistere presso di lui perchè, nell'attesa, sia provveduto alla limitata spesa del completamento dei sottopassaggi e nel più breve tempo possibile.

Credo che, questa volta, avrò precise assicurazioni che faranno piacere alla cittadinanza di Benevento e che eviteranno al Ministro ed ai parlamentari del posto rampogne da parte dell'opinione pubblica e di molta parte della stampa, le quali non possono, per il vero, ritenersi ingiustificate.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, tenendo conto del piano di finanziamento previsto dallo schema quinquennale Vanoni,

invita il Governo a predisporre gli atti per finanziare il secondo tronco della metropolitana di Roma i cui studi sono da tempo ultimati e la cui realizzazione si ravvisa assolutamente urgente ».

« Il Senato invita il Governo a sollecitare:

1) gli studi per il progetto relativo alla costruzione di una nuova stazione ferroviaria a Civitavecchia in posizione diversa da quella attuale, per assicurare la funzionalità degli impianti per l'entrata e l'uscita dei convogli ferroviari dal porto;

2) l'esecuzione delle opere ferroviarie al porto di Civitavecchia, previste dal piano regolatore.

Invita inoltre il Governo a considerare l'opportunità del mantenimento, anzi del miglioramento, della linea Civitavecchia-Orte ».

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

ANGELILLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che ho presentato sulla costruzione del secondo tronco della metropolitana di Roma, previsto per il tratto Termini-Flaminio, sottolinea un'assoluta necessità della Capitale, co-

si come, con la sua competenza e la sua esperienza, ha rilevato il relatore senatore Corbellini.

Se infatti l'attuale linea Termini-Laurentina, nonostante il graduale sviluppo assunto parallelamente allo sviluppo delle zone servite, presenta ancora un modesto indice di traffico che peraltro è stato notevolmente integrato, specie nella stagione estiva, con il prolungamento del servizio fino a Roma-Lido, se dunque l'attuale linea è relativamente poco frequentata e di conseguenza poco redditizia, questo dipende dal tracciato seguito e dal carattere particolarmente turistico e specifico con cui fu progettato in funzione dell'Esposizione, attraverso quartieri che solo adesso assumono una maggiore consistenza numerica.

Il secondo tronco previsto non presenta all'incontro nessuna di queste deficienze dato che attraverserà zone molto popolose e potrà pertanto inserirsi con importanza veramente essenziale nel traffico cittadino, collegando i quartieri degli stadi con la stazione lungo un percorso che interessa tutto il centro della Capitale.

Il traffico sempre più congestionato di Roma e le difficoltà che di giorno in giorno si moltiplicano per risolverne i problemi, impongono con urgenza l'attuazione di questo servizio sotterraneo.

Confido pertanto che il Ministro Angelini, alla cui sensibilità non può sfuggire l'importanza di questa opera, vorrà sollecitare i Ministri del tesoro e del bilancio agli stanziamenti necessari alla sua realizzazione.

Il mio secondo ordine del giorno segnala all'attenzione di questa onorevole Assemblea, del Governo ed in particolare del Ministro dei trasporti le condizioni di assoluta insufficienza ed inefficienza della stazione ferroviaria di Civitavecchia. Basta pensare al fatto che i convogli per raggiungere il porto dalla stazione debbono attraversare il centro cittadino, determinando così sensibili e continui impedimenti nella corrente del traffico ed uno stato di costante disagio nella cittadinanza, per rendersi conto della necessità di provvedere alla costruzione di una stazione più rispondente alle esigenze di traffico marittimo della città tirrenica.

Lo sviluppo graduale della Sardegna e l'auspicabile sviluppo del porto di Civitavecchia rendono ancora più urgente e indispensabile la realizzazione di quest'opera, ed è pertanto ormai improcrastinabile la conclusione degli studi sulla materia già predisposti ed iniziati dal Governo.

Nello stesso tempo sarei grato all'onorevole Ministro dei trasporti se vorrà sollecitamente interessarsi presso il Ministro dei lavori pubblici affinché provveda allo stanziamento di fondi necessari al compimento delle opere di ferrovia portuale già previste dal P. R. ed in particolare all'istallazione dei binari alla Calata Traianea e alle Banchine Michelangelo, Principe Tommaso e Marconi.

L'ultima richiesta che avanzo al Ministro dei trasporti è quella del mantenimento o, piuttosto, del miglioramento della linea Civitavecchia-Orte, insistendo, come ho avuto occasione di fare durante la discussione di precedente bilancio, per la sua elettrificazione.

Pur non ignorando il fatto che tale linea è passiva, voglio sottolineare il suo carattere di estrema importanza per le popolazioni delle zone servite, popolazioni che sono molto preoccupate per le notizie di una sua eventuale soppressione.

Vorrei pertanto pregare il Ministro Angelini di volere prendere in considerazione la mia proposta e nello stesso tempo di esaminare la possibilità, ad evitare una dannosa soppressione, di trasferire la gestione di questa linea al Genio ferrovieri per addestramento, in modo da alleggerire il costo d'esercizio.

Voglio infine esprimere il più vivo compiacimento al Ministro dei trasporti per l'opera appassionata che svolge, ed ai suoi collaboratori che con tanto alacre esperienza a questa opera collaborano, così come desidero rivolgere un saluto al personale tutto delle Ferrovie che silenziosamente e disciplinatamente compie il suo importante dovere. A questo proposito mi permetto sollecitare gli organi competenti all'esame dei provvedimenti previsti in favore del personale ferroviario.

Una particolare attestazione di compiacimento e di rinnovata stima desidero far giungere al relatore senatore Corbellini che nella sua esposizione ha esaminato i singoli punti

del bilancio dei trasporti con quella competenza e quell'esperta concretezza che lo contraddistinguono.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Monni, Azara e Lamberti.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, mentre dà atto al Ministro dei trasporti della buona volontà dimostrata per la soluzione dei problemi ferroviari della Sardegna, che resta la Regione meno servita e meno favorita, fa voti:

1) perchè sia convenientemente integrato il parco delle automotrici pesanti nella Isola, in modo che sia progressivamente eliminata, in via normale, la trazione a vapore, tenendo conto che:

- a) occorre intensificare le attuali corse;
- b) occorre crearne delle nuove in relazione all'aumentato traffico di viaggiatori ed all'intensificato movimento delle linee marittime;
- c) che occorre istituire la II classe anche nella linea rapida Olbia-Cagliari che costituisce la corsa principale della rete sarda;

2) perchè siano portati a termine con maggiore sollecitudine i lavori già predisposti per il miglioramento dell'armamento in parecchie tratte e particolarmente sulla Olbia-Cagliari e Chilivani-Portotorres, per la situazione di nuovi posti di movimento, per la sistemazione della stazione di Olbia e degli impianti delle stazioni di Cagliari e di Sassari dove è urgente dare esecuzione al progetto già predisposto del nuovo deposito locomotive;

3) perchè sia aumentata la dotazione delle Casse mobili, particolarmente necessarie per il coordinamento del traffico fra le linee a scartamento ordinario e quelle a scartamento ridotto in corso di ammodernamento;

4) perchè il Ministro dei trasporti solleciti l'attuazione del progetto delle navi-traghetto ormai riconosciuto come rimedio indispensabile ed urgente per l'integrazione e lo sviluppo dei servizi fra la Sardegna e la Penisola;

5) perchè venga sollecitata l'esecuzione dei lavori di ammodernamento delle ferrovie concesse e siano predisposti i mezzi per definire i rapporti con le società concessionarie in relazione ai sussidi integrativi ad esse dovuti per le passate gestioni, in maniera da metterle in condizioni ed obbligarle ad adempiere ai loro impegni relativi alla Cassa soccorso del personale ed al pagamento degli stipendi e dei salari nell'attesa della liquidazione dell'indennità chilometrica dopo l'ultimazione dei lavori di ammodernamento ».

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

MONNI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io non sono del parere che gli ordini del giorno costituiscano una appendice trascurabile della discussione dei bilanci; penso invece che spesso ne costituiscono la materia più viva, certamente per quanto riguarda la Sardegna perchè ancora una volta noi, pur dando atto, come è scritto nell'ordine del giorno, all'onorevole Ministro della grande buona volontà che ha dimostrato nell'avviare a soluzione i problemi dell'isola che egli ha visitato anche di recente per inaugurare un piccolo tronco ferroviario (ed approfittando della occasione per visitare anche altre zone e per rendersi conto dei bisogni della Sardegna per quanto attiene ai servizi ferroviari), pur dando atto di tutto questo, dicevo, dobbiamo rammentare che la Sardegna è ancora la regione d'Italia meno servita, meno favorita. Pertanto, quanto si chiede nell'ordine del giorno non è qualche cosa che possa ritenersi retorico e superfluo, ma costituisce materia di istanze veramente importanti e di bisogni indilazionabili da soddisfare.

L'ordine del giorno chiede anzitutto — io lo illustro molto rapidamente — che sia convenientemente integrato il parco delle automotrici pesanti, in modo da eliminare progressivamente la trazione a vapore. L'onorevole Ministro avrà constatato che la massima parte dei treni della Sardegna sono ancora i famosi trenini caffettiera, tipo quello di Nuoro che per percorrere una cinquantina di chilometri impiega 3 ore. Parliamo di automotrici pesanti

perchè le automotrici leggere non sono molto indicate a quei percorsi e non è opportuno continuare ad inviarle in Sardegna.

L'onorevole Corbellini conosce molto bene i problemi dell'isola ed è un amico della Sardegna; quindi penso che guarderà con favore a questo ordine del giorno. Noi non potremo avere un miglioramento in questo campo se ancora il parco delle automotrici resta quello che è e non si potranno quindi, come noi chiediamo, intensificare le corse attuali e crearne delle nuove in relazione all'aumentato traffico dei viaggiatori e all'intensificato numero di linee marittime. L'onorevole Ministro sa molto bene che di recente si sono istituite altre linee marittime: la Genova-Porto Torres, l'intensificazione del movimento da Cagliari-Civitavecchia-Napoli. Tutto questo ha portato, perchè determinato dal risveglio di ogni attività in Sardegna, un aumento di traffici e di necessità nuove.

Occorre anche istituire la seconda classe sul treno rapido Olbia-Cagliari che ora non è più un rapido, ma un direttissimo, se non sono male informato. Ora, è assurdo che su un treno direttissimo ci sia soltanto la prima classe, che i soli viaggiatori di prima classe possano viaggiare. Signor Ministro, questa è una esigenza troppo elementare perchè non possa essere immediatamente soddisfatta. Altro punto dell'ordine del giorno è questo: portare a termine i lavori predisposti per il miglioramento dell'armamento di parecchie tratte della Olbia-Cagliari istituendo anche nuovi posti di movimento; ed i lavori della stazione di Olbia e per gli impianti di Cagliari e Sassari dove è urgente dare esecuzione al progetto predisposto di nuovi depositi di locomotive. A proposito dei posti di movimento vorrei pregare l'onorevole Corbellini, che ha fatto una così attenta e diligente relazione, di considerare che molto spesso in Sardegna il ritardo dei treni dipende dalla mancanza di questi posti di movimento tra luogo e luogo, centro e centro. I treni non possono partire o portano un ritardo perchè non c'è la possibilità di usufruire, nè di doppi binari, nè di scambi che siano collocati a distanze non lunghe.

Altro punto importante che mi preme segnalare è questo: tutti conoscete la distanza

della Sardegna; la spedizione delle merci, di mobili dall'Isola, il trasferimento dei funzionari costano enormemente perchè in Sardegna esistono soltanto tre o quattro casse mobili, cioè quelle attrezzature indispensabili per poter caricare su un treno e trasbordare facilmente da un treno all'altro, oppure caricare sulla nave o scaricare dalla nave ad un altro treno una quantità di derrate o di mobili che viceversa, collocati in vagone, rappresentano una spesa enorme per il trasbordo, il caricamento e scaricamento. Se invece l'Isola fosse dotata di una maggiore quantità di casse mobili, il servizio sarebbe intensificato e le spese di molto ridotte. Ricordo che l'onorevole Campilli, in una riunione a Sassari, dichiarò una volta che gran parte dei disagi che la Sardegna risentiva dipendono dalle difficoltà dei trasporti e dal loro costo; e che difficile sarebbe sperare in un miglioramento dell'economia se i trasporti in Sardegna non vengono incrementati e facilitati. Questo è un problema che mi pare molto semplice che non credo rappresenti una enorme spesa. In Sardegna siamo molto modesti, non chiediamo mai troppo. Non stiamo chiedendo l'elettrificazione di linee benchè non esista un solo chilometro di linee elettrificate in Sardegna. Non stiamo chiedendo raddoppiamenti di binari o nuove linee ferroviarie; chiediamo che almeno i servizi esistenti siano migliorati e messi in condizione di efficiente funzionamento. Un punto veramente importante

Un punto veramente importante e che richiede la massima attenzione dell'onorevole Ministro — ed io spero che egli potrà dire una parola confortante a me e ai colleghi Azara e Lamberti che condividono con me l'ordine del giorno — è quello relativo alle navi traghetto. Il disegno di legge per la proroga dell'attività della Cassa per il Mezzogiorno e per nuovi finanziamenti alla Cassa prevede in un articolo che la Cassa del Mezzogiorno finanzia anche la costruzione di navi traghetto. Io apprezzo questo e ne riconosco l'importanza, ma penso che se dovremo attendere (la legge non è ancora approvata) che la Cassa provveda a costruire navi traghetto se non vi è uno che prenda l'iniziativa, allora avremo molto da attendere, i servizi della Sardegna languiranno ancora per

molto tempo. Io penso che l'iniziativa non può che essere presa dall'onorevole Ministro dei trasporti. Se l'onorevole Ministro dei trasporti, pur senza avere il compito e la responsabilità del finanziamento, prenderà l'iniziativa, la coordinerà e la manderà avanti, spero, sono sicuro che la Cassa del Mezzogiorno, essendo già l'onorevole Campilli pienamente d'accordo che soltanto così si possono migliorare le comunicazioni fra l'Isola e il Continente, approverà con rapidità il relativo progetto. Non sarà possibile, diversamente, se non tra molti anni, sperare che il servizio delle navi traghetto tra la Sardegna e la Penisola possa avere attuazione. L'onorevole Ministro, che ha l'aiuto del diligentissimo Sottosegretario onorevole Mannironi, che conosce questo problema, io spero vorrà rendersi conto della nostra richiesta, vorrà farla propria e vorrà far sì che il progetto delle navi traghetto sia quanto prima una realtà.

Un punto a cui voglio ancora accennare è questo: l'esecuzione di lavori di ammodernamento delle ferrovie concesse è già iniziata in Sardegna, ma ha bisogno di essere sollecitata non soltanto perchè i bisogni sono molti e perchè le popolazioni ed i Comuni ne sollecitano l'attuazione, ma anche per ragioni di altra indole. Se l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dovesse ancora tardare, le società concessionarie non avranno i mezzi necessari, con la liquidazione dei sussidi integrativi, per pagare il loro personale. In Sardegna è successo — voglio pregare l'onorevole relatore di tener conto di questo — che, non avendo lo Stato corrisposto alle società concessionarie i sussidi integrativi ad esse dovuti per le gestioni passate, le società si sono trovate nella condizione di non poter pagare gli stipendi e i salari al personale.

CORBELLINI, *relatore*. La legge dell'ammodernamento prevede la sistemazione anche di questo problema.

MONNI. Ma bisognerebbe affrettarne l'attuazione. È per questo che facciamo quest'ultima richiesta. Se si ritarda l'ammodernamento si ritarderà anche a liquidare i sussidi integrativi. Ora, poichè le società si sono trovate nella condizione di non poter pagare, la Regione ha dovuto anticipare per lo Stato 160

milioni, perchè non era tollerabile che il personale restasse impagato. Le proteste e il malcontento erano così gravi che si poteva addirittura arrivare alla sospensione dei servizi. Ora, è vero che la questione è legata e connessa alle disposizioni sull'ammodernamento, ma fintanto che le esecuzioni seguono l'andamento lento attuale, evidentemente anche questa parte soffrirà di ritardi gravi e ciò non è giusto, perchè il personale non naviga certamente nell'abbondanza e non è giusto fare attendere il pagamento a delle società, che se non ottenessero dallo Stato le integrazioni che lo Stato deve corrispondere, si troverebbe continuamente in difficoltà, anche per quanto riguarda l'adempimento di obblighi che le società hanno relativamente alla Cassa soccorso del personale, altro punto questo che io segnalo all'onorevole Ministro, in modo che le società stesse, ricevendo quello che devono ricevere dallo Stato, siano poste in condizione di adempiere a tutti i loro doveri.

Dicevo prima che le questioni che riguardano la Sardegna non debbono apparire marginali e di poco interesse. Taluni colleghi, magari celiando, dicevano che la presenza dello onorevole Segni al Governo aveva risolto gran parte dei problemi dell'isola, perchè l'onorevole Segni avrebbe largheggiato nelle concessioni. Basterebbe la lettura di questo ordine del giorno, così semplice ed anche così modesto, per convincersi che l'onorevole Segni è stato veramente quello che in generale siamo tutti noi sardi, molto moderato, e non ha certamente abusato della sua posizione di Capo del Governo per avvantaggiare l'isola in modo particolare.

Restano ancora nella Sardegna tanti bisogni da soddisfare. I colleghi che l'isola hanno visitato durante queste ultime elezioni, si sono resi conto dello stato di arretratezza della Sardegna. La sostanza di queste stesse richieste dimostra che noi stiamo ancora chiedendo l'indispensabile e l'indifferibile e niente di più di quello che è estremamente necessario per uscire dallo stato di abbandono e di povertà, non certamente consono alle promesse e alla condizione attuale di grande rinascita di tutta la Nazione.

Io confido che l'onorevole Ministro terrà conto delle nostre richieste.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato considerata l'importanza preponderante delle due grandi arterie ferroviarie litoranee e longitudinali, che dal Nord d'Italia e di Europa raggiungono la Sicilia ed il centro del Mediterraneo, e cioè la Jonico-Adriatica e la Tirrenica;

considerata l'inderogabile, crescente necessità, che siano sempre più accorciati i tempi di percorrenza complessiva della penisola Italiana, la quale è quattro volte più lunga che larga;

preso atto con soddisfazione del piano di opere di potenziamento ferroviario di già avviato ed anche se soltanto in parte finora realizzato, sia da un litorale, che dall'altro;

considerata l'assoluta necessità per l'economia nazionale tutta, che entrambe queste grandi arterie ferroviarie siano ugualmente messe in tale efficienza da determinare quello anello di circolazione ferroviaria fra Reggio, Bari e Bologna e fra Bologna, Roma, Napoli e Reggio, che varrà ad assorbire qualunque aumento del traffico nei due sensi, sia dei viaggiatori, sia delle merci;

considerato di secondario interesse qualunque studio relativo all'attraversamento dello Stretto, essendo di già buono il collegamento, ed essendo altresì suscettibile di facili, continui e poco onerosi miglioramenti, intensificazioni e acceleramenti, anche a prescindere dai servizi importanti e celerissimi con aliscafi e con elicotteri;

invita il Governo a voler procedere allo ulteriore, rapido potenziamento della linea Jonico-Adriatica, la quale dovrà anche essere raddoppiata ed elettrificata al pari della Tirrenica, ed alla sollecita e connessa costruzione, sia della variante di Cutro, sia della Metaponto-Bari, che renderanno sempre più efficiente tale grande arteria d'importanza preminente per i traffici del Continente, oltre che italiano, europeo ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il mio ordine del giorno è di una chiarezza pari alla sua importanza. In esso si tratta, da un lato, di una questione quanto mai generale e dall'altro di una questione quanto mai specifica. È assioma fondamentale di geografia economica, che i traffici, in tutte le parti del mondo, si orientano e si svolgono nel senso dei meridiani e non nel senso dei paralleli, il che è conseguenza, come è facile pensare, della differenza di clima e quindi della differenza dei prodotti agricoli. Essendo l'Italia protesa, direi, audacemente, come un grande molo, lungo i meridiani per circa 1.400 chilometri, è logico e conseguente, che delle ferrovie italiane, così come delle strade e specialmente delle autostrade, le più importanti, le principali, sono quelle che seguono la sua lunghezza verso il centro e il cuore del Mediterraneo. Precisamente le ferrovie più importanti sono le due grandi litoranee e cioè la Jonico-Adriatica e la Tirrenica. Esiste un piano di potenziamento di queste due grandi arterie, ma occorre che esso sia completo e soprattutto che sia quanto mai perequatore! Non si può in verità accentuare più oltre il dislivello esistente tra i due versanti, tra quello Jonico-Adriatico e quello tirrenico, tanto più quando si consideri il maggiore vantaggio a tutti i fini del litorale Jonico-Adriatico, e senza determinare gravissime conseguenze nell'economia delle due fasce costiere, di cui la prima, per le sue grandi pianure, è quasi più importante della seconda, ed è soprattutto più conveniente agli effetti delle costruzioni ferroviarie, così come delle reti autostradali, di quanto non sia la seconda, per l'altimetria costante, che ne è caratteristica e che si mantiene tale dal centro del Mediterraneo fino all'estremo nord dell'Italia.

Dicevo in altra occasione, che mentre la linea tirrenica, da Reggio a Ventimiglia, e cioè per 1.400 chilometri circa, tocca gli Appennini e le loro numerosissime pendici, in quanto gli Appennini sono orientati e gravitano verso ponente, e non verso levante, la linea Joni-

co-Adriatica prende in giro elegantemente lo Appennino senza mai attraversarlo, creando un chilometraggio virtuale di grande vantaggio rispetto alla linea tirrenica. Affermavano gli onorevoli colleghi della 7ª Commissione del Senato, basandosi su inoppugnabili dati statistici ufficiali, che l'Adriatica ha l'85 per cento del traffico, mentre la Tirrenica ha appena il 15 per cento, e gli automobilisti e i conduttori di autotreni affermano, che sull'Adriatica si risparmia almeno un terzo del carburante!...

Allora non si raccomanderà mai abbastanza questa Jonico-Adriatica, della quale si interessano autorevolmente, con passione e competenza, l'illustre amico senatore Crollalanza, che ne ha accennato anche in questa discussione, il senatore Tartufoli, il senatore Nacucchi e il senatore Carelli. È necessario quindi, che questa linea sia anche raddoppiata ed elettrificata in modo da creare quell'anello di circolazione rotatoria ferroviaria, che è stato suggerito anche dal nostro illustre e caro Presidente Corbellini, e che varrebbe a fare assorbire qualunque aumento di traffico sia di persone sia di merci, che potesse determinarsi negli anni avvenire. Se questo circuito, per contro, non si chiude, il traffico non potrà essere indifferentemente smistato tra le due grandi arterie, e quindi il traffico di lunga percorrenza non potrà essere instradato sulla Jonico-Adriatica e quello di percorrenza minore sulla Tirrenica, e non ne risentiranno vantaggio tutte le provincie interessate e quindi tutta l'economia nazionale! Se invece l'opera sarà realizzata, il centro del Mediterraneo, la Sicilia, la Calabria, la Lucania, la Puglia e la Campania saranno collegate da ben quattro binari al nord d'Italia e di Europa! Questo per quanto riguarda l'impostazione generale del mio primo ordine del giorno.

Per quanto poi concerne il secondo problema, quello specifico, farò un accenno, sia pure fugace, al problema dell'attraversamento dello Stretto. (*Interruzione del senatore Cusenza*). Mi lasci parlare, poi dirà la sua opinione. Diceva il Leibniz, che l'umanità arriverà ad un punto che, dovendo fare una discussione seria, si dirà *calculemus*. Vediamo i vantaggi e gli svantaggi e soltanto dopo decidiamo. E non lo diceva solamente il Leibniz ma l'aveva

detto prima Galileo Galilei, per il quale tutti i problemi della vita degli uomini e delle cose si riducono ad una questione di dare e di avere, quindi ad un bilancio: se c'è vantaggio si fa l'opera studiata, se non c'è vantaggio l'opera non si fa.

Spesso ficriscono idee nuove e piuttosto vaghe e fantastiche a questo riguardo. Noi, che abbiamo l'onore e il piacere di vivere sullo Stretto, possiamo quasi ogni giorno, o almeno molto spesso, avere la non desiderata... soddisfazione di sentirci portare in ballo con qualche grande problema di questo genere. Noi amiamo i grandi problemi, li amiamo tanto, onorevole Cusenza, che, per esempio, ora da parte dei francesi si parla, come di una grande novità, dell'allagamento del Sahara, che potrà e dovrà essere trasformato in un mare interno, ma non sanno i francesi, e non lo sanno molti neanche fra i nostri tecnici, che questo problema dell'allagamento da mare del Sahara era stato studiato, mezzo secolo fa, precisamente da mio padre, dall'ingegnere Francesco Barbaro, uomo di geniali vedute, che anche in questo campo aveva avuto un'intuizione geniale e aveva studiato un progetto ardito quanto realizzabile! È un triste destino, che i francesi arrivino sempre un po' in ritardo in materia di Canali: per Suez l'ingegnere italiano Negrelli precedette il Lesseps, per il Sahara, l'ingegnere italiano Barbaro precedette di gran lunga i tecnici francesi. Quindi noi amiamo i grandi problemi, e le grandi opere pubbliche, ma teniamo i grandi problemi, che non abbiano fondamento logico e non corrispondano agli interessi vitali delle popolazioni e della Nazione.

Galleria o ponte? Si disse ieri; oggi si aggiunge alla galleria e al ponte l'istmo. Io ho parlato altra volta, nelle sedi competenti, del ponte, nel 1953 alla Esposizione di Messina e poi in questa solenne Aula del Senato due volte e precisamente sugli stati di previsione della spesa del 1953 e del 1954 del Ministero dei trasporti. Quindi per quanto si riferisce al ponte, senza ripetermi, rinvio alle precedenti osservazioni.

Oggi mi limito a criticare l'idea dell'istmo, pur riconoscendo l'importanza del problema, e arrivo a dire questo: quando noi possiamo guadagnare mezza giornata da Milano a Mes-

sina, bisogna prima preoccuparci della mezza giornata e poi della mezz'ora eventuale, che si potrebbe guadagnare attraverso lo Stretto. Se fosse durato il fascismo, avremmo avuto il piacere di attraversare lo stretto mediante una galleria, che l'onorevole Mussolini aveva fatto studiare dai tecnici di un tempo, del suo tempo, e di questo possono far fede alcuni senatori, che siedono in quest'Aula. Mi duole solamente, che della questione dell'istmo si interessi uno dei nostri maggiori e migliori esponenti, l'illustre amico senatore Guglielmo. Con lui ho avuto qualche scambio di vedute su questo grande problema; dissento dall'idea dell'istmo, come ho dissentito nettamente da quella del ponte, pur essendo favorevolissimo a quella della galleria, che si potrebbe fare, si sarebbe già fatta e, comunque, si dovrà fare!

Anzitutto non si chiudono i canali, ma si aprono! Suez, Panama, Corinto insegnino; tanto meno si può chiudere lo Stretto, che rappresenta ed è la vena maestra dell'Italia nel Mediterraneo, così come il Mediterraneo attraverso Suez e il Mar Rosso rappresenta ed è la vena maestra della umanità, nella vita moderna!

Quali sono le ragioni, che si oppongono, onorevole Cusenza, alla costruzione dell'istmo?

È difficile di già la navigazione nello Stretto, tra Scilla e Cariddi (come proprio Scilla e Cariddi con i loro miti e le loro leggende insegnano); ve lo dice un esperto, che potrebbe fare anche benissimo il pilota dello Stretto; ma domani, fatto il ponte o peggio l'istmo, questa navigazione sarebbe molto limitata, inceppata, ritardata. Si tratta, onorevoli senatori, di almeno 50 mila tonnellate al giorno in transito, e molte volte anche di 100 mila che, ripeto, transitano per lo Stretto: si immagini che ne sarebbe di questi grandi convogli, di questo imponente movimento, quando lo Stretto da 3 chilometri e 200 metri circa fosse trasformato in canali ristrettissimi, che richiedono pilotaggio e perdita di tempo; donde costo, ritardo e conseguente dirottamento verso altre zone di mare!

Ma poi a tutto questo è intimamente connesso il fenomeno delle correnti e delle maree, che, come ben sapete, hanno origine siderale,

lunare, e che quindi non si governano, con conseguenze gravissime, in specie se le correnti sono complicate dai venti di scirocco e levante, che sono molto insidiosi nella parte meridionale dello Stretto, potendo provocare probabili invasioni di acque, e quasi formare dei maremoti, che renderebbero impossibile, in determinati periodi dell'anno, addirittura la vita per le popolazioni di Reggio, di Messina e di Villa S. Giovanni eccetera!

Dunque, enorme costo dell'opera (almeno 150 miliardi), ed altrettanto enorme danno dell'opera stessa! Ragioni preponderanti di libertà, di facilità della navigazione italiana e mondiale, inoltre, si opporrebbe a queste opere — ponte ed istmo — così come le gravi ragioni, che si riflettono sulla pesca, la quale sarebbe pressochè annullata: sia la pesca generica, sia quella un po' più specifica ed importantissima del tonno, sia quella specialissima del pesce spada, che dà da vivere ad intere nostre zone di benemeriti, espertissimi ed eroici marinai.

Ragioni altrettanto preponderanti infine di difesa strategica vi si oppongono: qualunque flotta di difesa deve potersi spostare dal Tirreno allo Jonio e viceversa, nel minor tempo possibile: ogni ponte, ogni istmo impedirebbe questa facilità di manovra e quindi il ritardo potrebbe essere addirittura fatale per la difesa della Patria!

Non è da paragonare poi nemmeno — e concludo — quello che è lo Stretto, con la sua funzione veramente vitale per noi, alla Nuova Scozia: lo Stretto fu ritenuto da Roma, che era, oltre che madre di leggi e delle più grandi opere pubbliche del mondo, anche di strategia, tanto vitale per essa che si affrontò perfino il pericolo quasi mortale per il più grande Stato del mondo, e cioè le tremende guerre Puniche!

Bisogna quindi studiare, valutare i *pro* e i *contra* e soltanto dopo tale studio attentissimo decidere. Occorre impegnare tutti i fondi disponibili per migliorare le linee e creare quei quattro binari, che valgano a collegare veramente, strettamente, intimamente, il nord d'Italia con il centro del Mediterraneo! Se si vuole veramente fare qualche cosa di grande nello Stretto — e lo si deve fare — bisogna lasciare da parte tutto il resto, che è fantasti-

cheria più o meno megalomane e fare la galleria, e soltanto la galleria, perchè le condizioni geologiche si prestano benissimo a questa grande opera, che a quest'ora, ripeto ancora una volta, sarebbe stata realizzata, sarebbe stato un fatto compiuto, se la nostra storia non avesse avuto un corso diverso da quello, che poteva e doveva avere! Si consideri comunque, onorevoli senatori, che lo Stretto è la chiave geo-politica, economica e strategica dell'Italia nel cuore del Mediterraneo: guai però a strozzarla comunque!... Se ne ripercuoterebbe, se ne risentirebbe un danno enorme non soltanto nel presente, ma più ancora nell'avvenire dell'Italia! (*Approvazioni dalla destra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Asaro, Grammatico e Russo Salvatore.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevato che, nella applicazione delle tariffe ferroviarie, si appalesano trattamenti di sfavore per il trasporto di determinate merci che interessano l'economia delle Regioni meridionali, così come avviene per il trasporto dei vini grezzi e lavorati, dei mosti e dei prodotti della pesca sia freschi che comunque conservati e lavorati;

considerato che ciò, oltre ad essere indice di una condannevole discriminazione, costituisce una delle cause che ostacolano lo sviluppo agricolo e industriale delle Regioni interessate e opprimono le condizioni economiche delle rispettive popolazioni;

invita il Governo a disporre, con efficaci provvedimenti, affinché, per i trasporti ferroviari delle merci prodotte nelle Regioni meridionali e specialmente in Sicilia, vengano praticate tariffe di favore così come avviene per altre merci di produzione settentrionale ».

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

ASARO. Onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, le questioni che pongo con l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di firmare

assieme ai colleghi Grammatico e Russo Salvatore riguardano la grave incidenza del costo dei trasporti per determinati prodotti delle regioni meridionali e particolarmente della Sicilia. Grave incidenza del costo dei trasporti di questi prodotti che si riflette prevalentemente sui settori economici interessati. La questione, ripeto, riguarda settori economici della nostra economia molto vasti e si riflette sulle condizioni di vita di intere popolazioni. Le categorie agricole, industriali e commerciali interessate al vino e ai mosti, e della marineria per i prodotti della pesca versano in gravissimo dissesto.

Stagnazioni di mercato sono denunciate da tutte le parti, fallimenti allarmanti indicano le condizioni disastrose di questi operatori economici. La miseria affligge centinaia di migliaia di lavoratori dedicati a questi settori di attività lavorativa.

Si stanno rivolgendo, onorevole Ministro, appelli a tutti i rami della pubblica amministrazione, in quanto diversi rami della nostra pubblica amministrazione sono interessati a questi problemi. Così sta avvenendo nei confronti del Ministero delle finanze per quanto riguarda la politica tributaria, nei confronti del Ministero dell'industria e del commercio e così nei confronti del Ministero dei trasporti. Si sono mobilitati tutti gli organismi e credo che il Ministero e l'onorevole Ministro abbiano preso atto della vivacità e delle preoccupazioni espresse in convegni regionali, provinciali e interregionali per denunciare la gravità di questi problemi, per lamentare l'enorme costo dei trasporti per determinati prodotti e per rilevare i motivi ingiustificabili e gli aspetti iniqui di questa situazione; il problema ha fatto ritenere necessaria ed urgente l'adozione di provvedimenti di difesa di questi prodotti. Bisogna in particolare considerare con urgenza il problema dei trasporti. Ci sono dei motivi evidenti, onorevole Ministro, perchè i trasporti da certe regioni costano molto e la economia di determinati settori rimane oppressa dall'enorme incidenza di questi costi.

È già stato rilevato, anche dal collega Barbaro, che in Italia i percorsi dal nord al sud sono spiccatamente lunghi, specialmente per questi nostri prodotti per cui non ci possiamo

avvalere dei trasporti su strada mediante camions, come avviene nelle regioni del nord dove il traffico si svolge in percorsi piuttosto limitati. Per il trasferimento dei nostri prodotti principali, ripeto, vino e pesca, per poter raggiungere i maggiori mercati di consumo la media dei percorsi è di circa 1.000 chilometri.

La questione è divenuta particolarmente grave perchè di fronte alle proteste, ai reclami che vengono fatti per risolvere questo problema, invece di provvedimenti favorevoli sono stati adottati provvedimenti peggiorativi che aggravano di più la situazione. Recentemente, per esempio, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nel rinnovare le tariffe di riduzione ha operato una diminuzione di percentuale, per i trasporti dalla Sicilia, in rapporto alle tariffe delle altre regioni. Era proprio in relazione ai trasporti dalla Sicilia che si dovevano operare maggiori riduzioni di percentuali, in quanto la lunghezza impone un pagamento particolarmente oneroso. È grave, specialmente per il trasporto dei vini e dei mosti, l'assurdità di una circostanza che credo si verifichi soltanto in Italia, ossia che sulla rete delle Ferrovie dello Stato circola materiale privato, circolano carri serbatoi di aziende private, le quali impongono il pagamento di noli talmente alti che in un solo anno riescono a far affrancare il costo di tutto il carro serbatoio.

Accogliendo il desiderio dei colleghi e dell'onorevole Presidente, cercherò di concludere. Ma desidero prospettare quali sono i provvedimenti che da ogni parte vengono segnalati come i più efficaci, necessari ed urgenti da attuare. La mia richiesta è condivisa ed è sostenuta dalle Camere di commercio, dall'Istituto della vite e del vino, dall'Associazione degli armatori, da tutte le associazioni sindacali e di categoria interessate ai vari settori.

Si chiede la riduzione eccezionale, anche temporanea, del 50 per cento sui trasporti dalla Sicilia e Calabria, così come è stata praticata nel periodo tra il 1936 e il 1940 in occasione dell'adozione della tariffa 907, serie B. Si chiede il ripristino dell'abbuono del 18 per cento sulle tariffe dei trasporti vinicoli in carri serbatoi di privati; si chiede l'istituzione di

un limite massimo dell'importo fino a 700 chilometri. Si tratta di provvedimenti di cui beneficiano altre merci ed imprese private. Questi settori economici, questi operatori economici non chiedono niente di straordinario che già non risulti sia stato accordato ad altri settori economici. Si citano casi che vengono considerati anche scandalosi: si accenna a contratti stipulati tra le ferrovie e imprese come la Motta ed altre, per le quali sono praticate tariffe di eccezionale favore, per cui il costo del trasporto viene a risultare insignificante; così si citano le tariffe che sono state accordate per il trasporto dello zucchero, della barbabietola da zucchero ai Consorzi agrari e alle grandi industrie zuccheriere. Quindi, senza nulla chiedere di straordinario e di anormale che non sia stato già concesso per altri settori, noi esortiamo i colleghi a volere appoggiare l'ordine del giorno ed il Ministero dei trasporti a volere attuare quanto con esso viene richiesto.

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

CARMAGNOLA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo:

- a) a sviluppare, nel Mezzogiorno d'Italia, il traffico ferroviario attraverso una più larga rete, che dia alla collettività il modo di avvicinare le distanze con rapide comunicazioni;
- b) a completare ed a sistemare, specie in Lucania, le ferrovie calabro-lucane con un più idoneo servizio;
- c) ad istituire servizi di linea là dove è indispensabile e doveroso migliorare le disastrose comunicazioni ».

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

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, gli ordini del giorno, con tutto il rispetto che debbo ai colleghi ed anche a me stesso, mi sembrano un pleonasma nelle discussioni, perchè finiscono sempre o con non essere accolti o con l'essere accolti come raccomandazione. L'onorevole Fanfani aveva trovato un modo simpatico per gli ordini del

giorno. Non diceva più: accetto l'ordine del giorno per raccomandazione o lo respingo, ma aveva trovato una formula veramente fiorentina: « lo passo allo studio », di modo che colui che l'aveva presentato era contento che il suo ordine del giorno passava, niente di meno, allo studio. Passare però l'ordine del giorno allo studio, significava peggio che accettarlo per raccomandazione, non farne niente. Io ho presentato, da 7 o da 8 anni, una quantità di ordini del giorno sul bilancio dei Trasporti ed ho avuto dai vari Ministri sempre la stessa risposta: « lo accetto come raccomandazione ». Ma questa benedetta raccomandazione non è valsa a niente, perchè i Ministri non ne hanno mai fatto nulla.

Rinuncio perciò a svolgere a lungo la prima parte dell'ordine del giorno, quella relativa all'allargamento, nel Sud, della rete ferroviaria. La povertà di essa è avvilente. Si guardi il tracciato delle ferrovie nel Mezzogiorno, si esamini, per esempio, la Basilicata: vi è una modesta linea laterale ed un piccolissimo tratto di linea interna, poi c'è il vuoto; una terra nuda, dove, guardando le cartine degli orari ferroviari, non si trova nessuna di quelle linee nere che stanno ad indicare il tracciato ferroviario. Ma non è di questo che voglio parlare: io ho fiducia sulla capacità del ministro Angelini; ho letto alcuni suoi articoli ed i suoi discorsi e da quando lo seguo nella sua attività, so che è uomo che non accetta quelle tali « raccomandazioni », se sa di non poterle assolvere, riconosco le sue qualità tecniche, e anche da oppositore sincero, se per ragioni essenzialmente politiche gli debbo votare contro, penso che il problema ferroviario del Mezzogiorno potrà essere avviato a risoluzione, se egli lo vorrà sinceramente affrontare. Ho letto il suo recente discorso alla Camera dei deputati e debbo dire che in esso è inserito parte del mio pensiero manifestato con l'ordine del giorno. Ma la Democrazia cristiana da dieci anni non opera.

Occorre che nel Sud la rete ferroviaria abbia un maggiore e sufficiente sviluppo, proprio per quella tale unità d'Italia, territoriale e spirituale cui pensava Cavour. Per avvicinare le genti d'Italia, si ha il dovere di creare maggiori possibilità di comunicazioni tra Nord e Sud. Cavour affermava che l'unità d'Italia do-

veva essere completata dalle ferrovie e Garibaldi, con un decreto dittatoriale del settembre 1860, stabilì che si costruisse la Napoli-Foggia e la Napoli-Potenza-Metaponto-Reggio Calabria, che fu poi, in parte, compiuta nel 1882. Da quel tempo non si è fatto che poco o nulla. Si vantino quanto vogliono quelli dell'altra parte, di chissà cosa aver compiuto: in realtà non si è fatto nulla da tempo lontano ed il Mezzogiorno rimane ancora e sempre isolato.

Il ministro Angelini dovrebbe assumere la funzione, che lo renderebbe apprezzabile, di dare, e subito, al Sud le comunicazioni necessarie ed indispensabili. Si tratta di zone depresse, di lande deserte, per la resurrezione delle quali la ferrovia ha una grande importanza. Cercare poi di non eliminare le officine esistenti, ma crearne delle nuove, non fare del Sud il ripostiglio delle cose vecchie, come da anni vado ripetendo.

Se lei si compiacesse, onorevole Ministro, di fare un viaggio nel Sud, vedrebbe che son dolori: vagoni vecchi, sudici, treni della prima maniera, tutta roba da rigattiere. E troverebbe, che esistono ancora nel materano, stazioni con lumi a petrolio! Per giunta si pensa di sopprimere l'officina di Petrarso. Sono centinaia di operai che sarebbero gettati sulla strada. E poi Petrarso è una officina ricca di benemerenze e di tradizioni.

Ferdinando II vi rimprovererebbe dall'altro mondo. Come? Io ho fatto costruire la prima ferrovia d'Italia, la Portici-Napoli, commissionai ad un ingegnere francese la Capua-Napoli, e voi sottraete Petrarso? Sono sicuro che l'onorevole Ministro non lo farà, ed attendo, in proposito, una assicurazione.

Il Sud non deve essere trascurato, deve avere più di quanto non ha avuto dal 1871 in poi, da quando furono costruite nel Mezzogiorno le prime ferrovie. Se si vuole far risorgere e vivere il Sud, occorre una esatta visione del problema dei trasporti: ferrovie, comunicazioni e tornare all'antico concetto di Bernardo Tanucci, che la prosperità, nelle provincie meridionali, viene quanto più circola la ruota della vettura.

Numero due: Calabro-lucane. È il mio chiodo fisso, perchè in proposito ho svolto un considerevole numero di interrogazioni ed inter-

pellanze. Mi riporto alla relazione sul bilancio dei Trasporti del 1951-52, in cui fu scritto dall'onorevole Corbellini che le Calabro-lucane sono del tutto insufficienti. Si ridimensionino pure, si tolgano i rami secchi, ma occorrerà surrogarli con qualcosa che li possa sostituire sufficientemente, con servizi automobilistici di linea, bene organizzati, che in Basilicata e nell'oscura e gloriosa Calabria potrebbero fare grandi cose. (*Interruzione del senatore Barbaro*). Oscura, per i suoi boschi. (*Si ride*).

Ho finito. Come non ho fatto un esordio, non farò una perorazione. Mi affido al Ministro perchè « metta allo studio » il mio ordine del giorno. Ma lo faccia con l'intento di agire, e lo esegua, perchè le popolazioni del Sud, stanche di promesse, decisamente attendono i fatti.

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

TOMÈ, Segretario :

« Il Senato, ritenuto che le attuali dimensioni della targa anteriore delle automobili rendono difficilissimo rilevarne la numerazione quando le macchine sono in corsa, nell'interesse della disciplina e della sicurezza della circolazione, invita il Governo ad emanare opportune disposizioni intese ad evitare l'inconveniente segnalato »;

« Il Senato, considerando che i lavori della linea ferroviaria Caltagirone-Gela sono già avanzati, raccomanda al Governo il completamento delle opere nel più breve tempo possibile ».

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

GUARIGLIA. Non credo che il mio primo ordine del giorno abbia bisogno di una lunga illustrazione. Chiunque viaggia in automobile sa che è estremamente difficile distinguere la numerazione delle targhe anteriori delle automobili e non può di conseguenza denunciare alla polizia stradale quei delinquenti della strada che oltrepassano in corsa le altre macchine. Quello che chiediamo è che le targhe anteriori siano della medesima grandezza delle targhe posteriori.

Il secondo ordine del giorno è una semplice raccomandazione affinché la linea Gela-Caltagirone, che è costata già qualche miliardo per fare chilometri di galleria, ponti a sedici luci, ecc. non venga abbandonata e venga terminata al più presto giacchè serve una regione agricola molto importante della Sicilia.

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

RUSSO LUIGI, Segretario :

« Il Senato, ritenuto che la elettrificazione della linea ferroviaria Voghera-Piacenza ha carattere di urgenza per chiudere l'anello delle elettrificazioni in atto delle linee Voghera-Milano e Milano-Piacenza;

considerato che già nella avvenuta discussione del bilancio dei Trasporti dell'anno 1953 in Senato, il Ministro in carica a quel tempo riconoscendo l'utilità e l'urgenza dell'opera aveva preso formale impegno in Aula di mettere in opera i lavori di elettrificazione del detto tronco Voghera-Piacenza, non appena fossero stati ultimati i lavori di elettrificazione della linea Milano-Venezia;

ritenuto che la detta elettrificazione Milano-Venezia è ora opera compiuta e già in esercizio,

invita il Governo a voler mantenere l'impegno preso precedentemente e disporre perchè nell'attuale esercizio di bilancio sia dato almeno inizio ai lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Voghera-Piacenza ».

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

GAVINA. Onorevole Ministro, se non vado errato, ieri l'altro lei era seduto di fianco al Ministro Togni quando io parlavo della disgraziata calamità abbattutasi nell'oltre Po Pavese, e lei avrà rilevato che noi anche essendo di questa parte dell'opposizione, quando dobbiamo constatare che vi è una attività che viene incontro alle necessità dei problemi che noi portiamo, indipendentemente dalla parte politica, non abbiamo difficoltà a constatarlo, e riconoscerlo. Allora avevo dato atto al Ministro

Togni che la tempestiva venuta sua *in loco* aveva determinato, in fatto, doversi ricostruire subito le abitazioni, anzichè fare dei baraccamenti, e doversi erogare i sussidi attraverso i Comuni e non attraverso altri Enti. Costatazione di fatto perchè il Ministro sul luogo aveva preso esatta visione di quella che è la psicologia delle popolazioni.

Sarei lieto di poter ripetere la stessa cosa per lei, onorevole Ministro, se in adempimento a quella che è stata una promessa di quattro anni fa, si riconoscesse che l'elettrificazione della Piacenza-Voghera è una cosa necessaria, perchè chiude l'anello da Milano a Voghera e da Milano a Piacenza e così i locomotori potrebbero utilizzare l'intero anello. Se fosse necessario un piccolo sopraluogo, lo faccia, e voglia intanto convenire che la promessa allora fatta era questa: appena avvenuta l'elettrificazione della Milano-Venezia si sarebbe provveduto alla Voghera-Piacenza. Allora io avevo detto che riconoscevo la priorità della Milano-Venezia, a patto però che subito dopo si fosse provveduto alla elettrificazione della Voghera-Piacenza; infatti per giungere a questo manca solo la posa dei pali e la messa in opera dei fili, per una spesa di circa 4 miliardi.

CORBELLINI, *relatore*. C'è nel piano.

GAVINA. A me interesserebbe una cosa sola, che almeno l'inizio dei lavori di elettrificazione avvenisse nel presente esercizio; se poi volete diluire l'elettrificazione, per necessità finanziaria, in uno o due esercizi, niente da dire, ma iniziamo i lavori, altrimenti quel benedetto anello non si chiuderà mai.

Ho rubato un poco di tempo al Senato perchè so che lei è uomo che ama realizzare e risolvere nel possibile i problemi tecnici; pertanto le raccomando questo problema e sarei lieto di dover subito fare riconoscere anche per lei quello che ho riconosciuto per il Ministro Togni.

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CORBELLINI, *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò breve perchè mi limiterò a sole considerazioni di carattere generale. La mia ormai decennale esperienza dell'esame degli stati di previsione della spesa dei Ministeri tecnici sottoposti alla nostra approvazione, mi ha fatto rilevare una caratteristica particolare di questo nostro importante lavoro. Le discussioni parlamentari richiamano l'attenzione dell'Assemblea e quindi della Nazione sulle possibilità di sviluppo delle attività ministeriali, che non si esauriscono nei limiti delle cifre di previsioni di bilancio per l'esercizio finanziario che dobbiamo esaminare, ma si estendono sempre verso problemi che hanno riferimento ad impegni di spesa per i bilanci degli esercizi successivi. Si allarga dunque lo sguardo verso il futuro in base alla esperienza del passato. Questo è molto importante, perchè dalle nostre discussioni scaturiscono sempre proposte od esigenze che debbono trovare la loro soluzione su titoli di bilancio da inserire negli stati di previsione successivi.

Con l'esercizio provvisorio che abbiamo sempre dovuto autorizzare ultimiamo le nostre discussioni sui bilanci, il 31 ottobre di ogni anno. Nei primi giorni del novembre, i direttori generali ed i responsabili amministrativi dei singoli dicasteri incominciano i loro scambi di vedute con il Ministro per la compilazione dei nuovi stati di previsione che debbono venire completati nel gennaio e che noi incominciamo ad esaminare nella primavera successiva. Vi è dunque una diretta continuità di lavoro. Ecco la ragione per cui le nostre relazioni debbono venire redatte tenendo conto delle necessità future. Ed a questo criterio mi sono attenuto sempre, ma in particolar modo quest'anno, dando alla mia relazione un carattere generale, aperto verso le esigenze più urgenti, sulla base dell'esperienza passata delle discussioni qui svolte, e di quello che non è stato eseguito e che desideremmo fosse attuato con i criteri che emergono dalla nostra esperienza ed in base alle necessità che ci vengono prospettate. Sarà così possibile che i Ministri ne tengano conto in modo adeguato nei futuri esercizi. Del resto queste nostre discussioni avvengono dopo l'approvazione dei bilan-

ci dei Dicasteri finanziari e quindi la rigidità della previsione dipende da vincoli che noi stessi abbiamo già accettato. Posso anche dire che non soltanto i Ministri dei dicasteri tecnici tengono conto di quanto emerge dai nostri dibattiti, nei limiti delle loro possibilità amministrative; ma ho ragione di ritenere che anche i dirigenti responsabili che sono loro vicini, seguono i vostri lavori con molta attenzione ed interesse. I Ministri generalmente distribuiscono con larghezza ai vari dirigenti dei rispettivi dicasteri i discorsi che tengono nelle Assemblee e gli atti parlamentari relativi, in essi comprese le nostre relazioni. Quindi il lavoro parlamentare non si esaurisce con la approvazione del bilancio in esame, perchè esso si proietta nell'immediato e nel lontano futuro, entrando direttamente nei lavori degli uffici ministeriali.

D'altra parte, come ho già rilevato, abbiamo già approvato la politica economico-finanziaria del Governo espressa nei bilanci del Tesoro e delle Finanze, e il nostro compito viene in questo modo ristretto alla possibilità di proporre semplici variazioni tra i singoli capitoli del bilancio in esame, attingendo cioè alle fonti che sono proprie del bilancio stesso e che non hanno larghe possibilità di variazioni.

Ecco perchè la mia relazione ha voluto trattare dei problemi dei trasporti con una visione di carattere generale che parte dai risultati passati, e si proietta verso l'avvenire. In questo nuovo esercizio che sta per iniziarsi, dobbiamo oggi sottolineare due problemi fondamentali: quello ormai urgente del ridimensionamento economico e tecnico dei trasporti stessi, tanto su strada che su rotaia, e quello dell'inserimento dei trasporti nazionali nel grande complesso dei trasporti internazionali, che sono in continua espansione e che avranno larghe possibilità di sviluppo con gli sbocchi che si apriranno con il Mercato comune europeo. Non dobbiamo più limitarci ad esaminare le varie questioni dei trasporti terrestri soltanto dal punto di vista tecnico nazionale, ed internazionale, come è stato realizzato con la creazione dell'Unità Tecnica delle Strade Ferrate ratificata dagli Stati Europei nel 1907, dalla Conferenza di Berna sugli scambi

e sui traffici, allora soltanto ferroviari; ma dobbiamo esaminarle anche sul piano economico, dal punto di vista della disciplina internazionale delle correnti dei traffici, delle modalità di trasporto e del loro coordinamento, della unificazione tariffaria internazionale e così via.

Da una parte abbiamo dunque lo schema di sviluppo del compianto onorevole Vanoni, e dall'altra lo schema di sviluppo delle nostre attività nazionali ed internazionali nel campo dei trasporti che si aprono con il Mercato comune europeo: su questi due elementi essenziali ho sviluppato la relazione presentata al vostro giudizio, nella quale ho raccolto elementi e constatazioni importanti e di vasta apertura sulle quali non mi soffermo per brevità e ristrettezza di tempo. Prego perciò gli onorevoli colleghi ed il signor Ministro di tenerne conto senza una mia ulteriore illustrazione.

Nello schema decennale di sviluppo viene previsto che i trasporti terrestri vengano potenziati soltanto a mezzo di finanziamenti opportuni per lo sviluppo delle strade ed autostrade e con finanziamenti alle ferrovie; non si parla in esso del problema dello sviluppo e dello stimolo da ottenersi nella costruzione del materiale autostradale, perchè si ritiene che esso debba considerarsi una attività squisitamente industriale, nel complesso vario e molteplice della produzione delle materie prime di costruzione e di consumo richieste dal settore automobilistico.

Nella relazione ho ritenuto necessario fare un cenno a questa attività industriale, che si inserisce invece come strumento necessario allo sviluppo organico dei trasporti autostradali. Bisogna tenerne adeguatamente conto.

Gli elementi per lo sviluppo dei trasporti stradali sono nella relazione riportati in prospetti aggiornati e perciò non insisto su di essi; però faccio notare — ed è questo un argomento da esaminarsi con molta ponderatezza — che non è soltanto all'organico sviluppo delle strade comunali, provinciali e nazionali e delle autostrade che dobbiamo provvedere, ma anche allo sviluppo di un programma che comprenda gli indirizzi necessari per orientare anche la produzione delle mate-

rie richieste, non soltanto per la costruzione degli automezzi, ma anche per la produzione di quelle necessarie al loro esercizio. E su questo argomento riflettevo proprio giorni or sono quando qui si parlava della legge di freno alle frodi fiscali sui derivati dalla distillazione dei petroli.

Onorevole Ministro, i motori a combustione interna aumentano di velocità e aumentando di velocità passano dalla utilizzazione delle benzine ad alto numero di ottano e quindi antidetonanti, alla utilizzazione del gasolio ad alto numero di cetene e quindi facilmente adescabili per l'accensione. I motori a combustione interna sono attualmente in completa trasformazione con aumento della velocità angolare e diminuzione della cilindrata. Il raddoppio del traffico stradale attuale sarà raggiunto in 10 anni e forse meno; ma le materie di consumo raggiungeranno più che il raddoppio e, quel che è più importante, le loro qualità non aumenteranno tutte con le stesse proporzioni. Forse aumenterà più la richiesta di gasolio di quello che avverrà per la benzina.

Il coordinamento del criterio di sviluppo del consumo con quello del tipo di costruzione dei motori veloci per trazione è una questione molto importante che va attentamente studiata. Non voglio insistere su questo argomento che mi porterebbe oltre i limiti di tempo che voglio rispettare, dato l'interesse che il problema offre. Ricordo soltanto che l'aumento delle velocità angolari dei motori a combustione interna, che hanno un maggior rendimento di quelli a scoppio, determinerà una profonda trasformazione nei criteri di distillazione degli oli minerali e nella loro richiesta per il consumo.

Sulla questione dei servizi pubblici su strada, come ho detto nella relazione, debbo prendere atto con soddisfazione che il Ministero si occupa di essa con molto interesse. Vorrei sottolineare una parte della relazione che mi sembra possa avere un particolare interesse. Quando vogliamo esaminare i servizi pubblici autostradali, non importa se sostitutivi o meno di quelli ferroviari, ci accorgiamo molto di frequente che nelle determinazioni delle tariffe sulle autolinee si presentano sempre delle difficoltà, perchè le tariffe stesse possano

venire, come prescritto, adeguate a quelle delle ferrovie parallele che le autolinee dovrebbero sostituire. Occorre che l'onere sociale di un servizio pubblico sostitutivo rimanga ancora a carico della collettività e quindi esso deve venire riversato dalla ferrovia soppressa al servizio stradale, naturalmente tenendo conto dei costi reali sostenuti. Ricordo che una volta viaggiando in un autobus di linea ho notato che una vecchietta pagando il biglietto riceveva un piccolo resto; ciò richiamò la mia attenzione perchè avevo la tessera di libera circolazione e non conoscevo la tariffa del percorso. Allora ho voluto pagare anch'io il biglietto ed ho così rilevato che, per un percorso di pochi chilometri, il servizio automobilistico di linea faceva pagare più di 10 lire al Km., un prezzo quindi superiore a quello di analoghi percorsi effettuati in ferrovia.

Nella relazione mi sono largamente intrattenuto sulla questione della determinazione dei costi sociali e quindi non insisto. Le domande di concessione di nuove autolinee sono generalmente fatte per quelle che danno un reddito sicuro al richiedente; quindi deve essere il Ministero a farsi iniziatore della istituzione delle autolinee di interesse sociale e dare le sovvenzioni di esercizio adeguate, laddove queste linee non possono venire soppresse per ragioni sociali.

Una osservazione debbo fare su quanto ho scritto nella relazione. Non vorrei che si ritenessero le mie parole come espressione assolutamente visionaria di un importante problema tecnico ed umano, quando, parlando dell'incremento e dello sviluppo della navigazione interna, che è proprio di competenza del Ministero dei trasporti, ho riportato le conclusioni a cui siamo giunti nel 4° Convegno Internazionale dei trasporti tenutosi a Genova nell'ottobre passato e che ho avuto l'onore di presiedere. In seguito al recente disastro del Polesine, le mie parole potrebbero oggi sembrare leggere. Ho scritto nella relazione: «I nuovi metodi costruttivi dell'ingegneria idraulica e di quella delle costruzioni navali, le possibilità di navigazione strumentale notturna e in tempo di nebbia, i progressi nei sistemi di controllo e di comando elettronico per la sicurezza della navigazione (impiego

radar) unitamente al reddito industriale diretto che può ricavarsi dalla sistemazione fluviale con centrali elettriche a bassa caduta e forte portata, che hanno la possibilità della produzione di cospicue quantità di energia, ottenendo contemporaneamente anche la eliminazione quasi completa dei danni causati dalle piene, hanno fatto definire le moderne e grandi sistemazioni fluviali per la navigazione interna come un avvenimento che costituisce il vero trionfo dell'ingegneria». E nella nota al testo sottolineavo che tali nuovi criteri dovevano seguirsi per la sistemazione della via di navigazione fluviale italiana tra l'Adriatico e il lago Maggiore lungo l'asta del Po, secondo elementi di progetto che seguono gli indirizzi tecnici già attuati per la navigazione nel fiume S. Lorenzo nel Canada, in corso di ultimazione, e sul Tennessee negli U.S.A. e che sono stati realizzati sul Reno, sul Rodano, sul Volga, sull'Ural e, in assai più moderata misura, anche sul Tevere da C. Giubileo ad Orte, di cui mi sono direttamente interessato.

Come si può conciliare quanto ho affermato con quello che è avvenuto in conseguenza delle recenti rotture degli argini del Po nel Polesine?

La mia relazione è stata presentata alla Presidenza del Senato il 2 maggio passato e purtroppo abbiamo dovuto constatare nei giorni scorsi quale è stato per noi il trionfo dell'ingegneria nella Valle del Po. Parleremo di questo argomento con documentazioni precise e profonde. Con dati italiani e stranieri, studieremo le moderne possibilità di sviluppo dell'ingegneria idraulica specialmente fluviale; vedremo come bisogna modificare profondamente la nostra attuale tecnica delle costruzioni e delle sistemazioni fluviali, specialmente nelle arginature dei fiumi non soltanto per la navigazione interna, ma anche e soprattutto per la salvezza delle vite umane e la tutela del patrimonio agricolo, che periodicamente viene a mancare con danni ingenti a tutta l'economia nazionale. Rimango ancora oggi più convinto di ieri che le nuove costruzioni per le difese dalle piene, come il Ministro Togni ci ha già assicurato, dovranno essere in avvenire più sicure e permanenti, perchè frutto di quel trionfo dell'ingegneria che ancora

pur troppo in Italia è assai poco conosciuto. Mi dispiace di dovere fare questa severa osservanza ai valorosi tecnici, che stimo ed apprezzo, del Ministero dei lavori pubblici ed in particolare del Magistrato delle acque.

Sulla questione del coordinamento dei trasporti ho lodato la Commissione appositamente costituita e per i suoi lavori mi riferisco a quanto ho detto nella relazione. Voglio soltanto richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul fatto che se la legge dell'ammodernamento ha avuto gli importanti effetti già constatati, è certo che una legge va applicata ed estesa non soltanto per i servizi dei trasporti extra urbani, dove è stata veramente efficace, come anche il collega Massini ci ha dimostrato con dei dati veramente interessanti, ma la legge deve essere sviluppata ed estesa anche al risanamento tecnico-economico dei trasporti pubblici e urbani ed extra urbani. Nella relazione ho ricordato che anche i trasporti interni cittadini vanno sistemati come i servizi statali, perchè « non si può difatti stimolare l'aumento dell'occupazione e della distribuzione del reddito, se contemporaneamente non si facilita e si rende più agevole il trasporto degli operai, degli scolari, dei commercianti e dei produttori, dalle loro residenze alla sede delle loro attività quotidiane ».

Bisogna porre questo problema allo studio, con urgenza, pur riconoscendo che esso non è facilmente risolvibile nella ripartizione dei finanziamenti tra lo Stato e gli enti locali ed in particolar modo le grandi organizzazioni cittadine dei servizi urbani.

Non accenno alla questione del potenziamento delle linee effettuato a mezzo di finanziamenti concessi con leggi speciali perchè ne ho trattato nella relazione e ne abbiamo discusso nei casi particolari, in occasione dell'approvazione delle leggi stesse sia in Commissione che in sede plenaria. Debbo però sottolineare la necessità di effettuare lo studio esatto dei costi sociali che si debbono stabilire per le ferrovie e per i servizi pubblici; costi sociali che hanno un'importanza molto notevole, economica e sociale. Quando parliamo di rimborsi di spese e di pareggio di bilanci, non ci ricordiamo che fin dal sorgere delle ferrovie, ormai

quasi cento anni fa, esse furono considerate come un servizio sociale che, appunto per questo, ha avuto in Italia fin dalle convenzioni del 1885 un adeguato riconoscimento ed una opportuna retribuzione a carico della collettività. E' il complesso dei risultati economici e dell'incremento sociale che va considerato e non il singolo e stretto bilancio aziendale che in questo caso dobbiamo valutare.

Richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, perchè riferisca ai suoi colleghi degli altri dicasteri interessati, sulla valutazione dei costi sociali di tutti i pubblici servizi di trasporto e non soltanto di quelli terrestri. Quanto si sta facendo per le ferrovie concesse, deve essere tenuto presente anche per la valutazione delle sovvenzioni da concedere alle società esercenti pubblici servizi, e quindi non soltanto per le Ferrovie dello Stato, ma anche per i servizi sovvenzionati delle linee di navigazione aerea e marittima.

Questo criterio che il Ministro dei trasporti ha così bene attuato (e ne ha già accennato recentemente anche al Presidente del Consiglio quando era soltanto Ministro del bilancio) deve essere dunque tenuto presente anche per le sovvenzioni da concedere a tutti i servizi pubblici effettuati per esigenze sociali, per ragioni di politica economica e di presenza nei traffici internazionali, oppure per necessità di stimolo o di equilibrio nello sviluppo dei singoli mezzi di trasporto.

Debbo peraltro assicurare il senatore Monni che una volta che si sia determinato il costo sociale di un pubblico servizio, questo deve svolgersi ed essere amministrato con la massima oculatezza e la sua gestione deve sempre risultare tecnicamente sana.

Non è possibile risanare economicamente delle situazioni che dipendono da gestioni deficitarie non rigorosamente controllate.

MONNI. Io ho detto di dare quello che compete.

CORBELLINI, *relatore*. Con la semplice presentazione del bilancio deficitario, tal quale come risulta e pareggiarlo senza entrare nel merito?

Questo non si deve più fare. Si deve invece stabilire il valore sociale del servizio da assol-

vere e poi intervenire una volta tanto. La competenza del Ministro dei trasporti è limitata ai servizi pubblici terrestri; ma essa si deve estendere a tutti i servizi pubblici in genere; ed allora si verrà a configurare veramente la caratteristica industriale dell'azienda e verranno definiti i limiti degli oneri del Governo, che assume la responsabilità di giudicare che cosa paga e perchè paga.

Passiamo brevemente all'esame della gestione delle Ferrovie dello Stato. Non mi dilungo su quello che dettagliatamente ho già detto e documentato nella relazione. Ripeto soltanto la affermazione fondamentale che le Ferrovie dello Stato sono un'azienda industriale che, operando in regime di concorrenza, ha un bilancio in incremento di entrate ed un traffico in aumento; essa è quindi un'azienda che ha il suo mercato di espansione; e quindi dimostra di possedere una propria e sana vitalità economica. Essa ha inoltre la caratteristica comune di tutte le grandi aziende di trasporto: quella di dover impiegare una notevole quantità di personale. In tutte le aziende ferroviarie europee il 55-65 per cento delle spese di esercizio sono relative alle retribuzioni dirette e riflesse del personale. I principi elementari della produttività generale devono quindi applicarsi, direi quasi naturalmente, ad un'azienda che svolga la sua attività in tali condizioni organizzative e di mercato. È un'azienda sana, con un mercato in sviluppo, con norme tecniche e sistemi di organizzazione non diversi e certamente non peggiori di quelle di altre grandi aziende ferroviarie esercitate direttamente da privati, in regime di concessione o direttamente dagli Stati. Essa è quindi suscettibile del risanamento della sua attuale situazione economica. Ciò può essere di soddisfazione per coloro che esplicano la loro attività nell'azienda, che è la più grande azienda industriale dello Stato italiano.

Ecco perchè, durante il breve periodo tranquillo delle passate vacanze pasquali, ho voluto tracciare un diagramma econometrico della produttività aziendale delle Ferrovie dello Stato, per chiedermi: è possibile che tale Azienda sostanzialmente sana, possa migliorare i propri servizi e risanare il suo bilancio di esercizio?

La mia indagine, notevolmente sintetica, ha dato una risposta affermativa. Quale è l'attua-

le difetto fondamentale delle Ferrovie dello Stato?

Esso risulta evidente dai diagrammi pubblicati nelle relazioni, in base ai quali si rileva subito che nel 1950, i finanziamenti per il rinnovamento aziendale, dopo ultimata la ricostruzione, sono spariti completamente dal bilancio aziendale. Le Ferrovie dello Stato che furono ricostruite rapidamente, non lo furono altrettanto organicamente, perchè la situazione economica del Paese richiedeva di fare presto; e perciò fu ricostruito soltanto il distrutto, mentre tutto ciò che le bombe non hanno colpito è rimasto in piedi. Ne è risultato un complesso dove il nuovo si trova in eterogenea ed irrazionale connessione con il vecchio; ciò che ha portato ad una dispersione dei mezzi e ad una elevata spesa di esercizio. Dopo la ricostruzione si doveva realizzare il risanamento tecnico ed economico dell'Azienda; e ciò è invece mancato.

L'onorevole Ministro ha tenuto più volte a sottolineare che ogni investimento di capitale fatto negli impianti ferroviari deve sempre trovare la sua contropartita in un'adeguata economia delle spese di esercizio. In base a queste semplici premesse ho voluto studiare un programma di risanamento dell'Azienda e mi sono perciò permesso di presentare nella relazione i risultati ottenuti con i dati che avevo e che non ho la pretesa di ritenere completamente esatti. Ritengo però, e in ciò sono concordi autorevoli studiosi e tecnici, che essi siano assolutamente prudenti. È certo quindi che con lo sviluppo del traffico attuale, secondo previsioni del tutto attendibili e con un investimento patrimoniale di ammodernamento dell'Azienda che trovi la sua contropartita nella economia attinta direttamente dall'esercizio, la Azienda può raggiungere il possesso del suo bilancio di puro esercizio (e cioè con l'equivalenza tra le entrate e le spese di gestione, non tenendo conto cioè della remunerazione del capitale) senza bisogno di modificazioni strutturali delle tariffe di trasporto (e cioè delle entrate), ma con profonde e radicali modificazioni di ammodernamento degli impianti, siano fissi che relativi al materiale mobile. Ho parlato nella relazione della vecchia e costosa trazione elettrica a corrente trifase e delle economie che si otterrebbero trasformandola in trazione a

corrente continua; ho misurato le economie che si otterrebbero elettrificando le linee con trazione a vapore; ho messo in evidenza le anomalie di esercizio derivanti dalla obsolescenza di tutto il complesso aziendale. Ho visto in definitiva che si può ammodernare la grande Azienda con un investimento patrimoniale dello stesso ordine di grandezza di quello previsto dallo Schema di sviluppo per il settore ferroviario, e che è dell'ordine di 350-400 miliardi. La valutazione che ho fatto risulta dunque equivalente all'impegno previsto nel prossimo decennio, con l'aggiunta però di un completo risanamento del bilancio. Si tratta dunque di assegnare i finanziamenti già previsti il più presto possibile. Se facciamo la somma di tutti i disavanzi ottenuti dal 1950 al 1957 rileviamo che essi sommano ad un totale di oltre 360 miliardi spesi inutilmente perchè siamo oggi ugualmente con notevole disavanzo di gestione. Dobbiamo dunque concludere che se avessimo impiegato tale somma per lavori organici di ammodernamento, probabilmente oggi avremmo l'azienda certamente vicina al suo equilibrio economico e forse già con il pareggio del proprio bilancio di puro esercizio.

Voglio sottolineare un aspetto dello schema proposto che forse non è stato messo nel dovuto rilievo nella relazione. Nella tabella da me compilata sulle previsioni del bilancio aziendale che si potesse realizzare dopo l'ammodernamento da eseguirsi in un quinquennio, si prevedono come entrate 67,5 miliardi di contributo annuo del Tesoro alle Ferrovie dello Stato per oneri relativi a servizi sociali. Nelle spese però viene previsto un onere aziendale di 68,3 miliardi di spesa annua per oneri finanziari di rinnovamento, relativi essenzialmente al servizio di mutui da contrarre per le nuove opere da eseguire. Si viene in questo modo a precisare una importante direttiva di politica economica dei pubblici trasporti, perchè gli oneri sociali che figurano all'attivo e che sono a carico della collettività, vengono in definitiva ripagati in eguale misura dal miglioramento patrimoniale conseguito dall'azienda di cui il patrimonio appartiene allo Stato, e quindi alla stessa collettività.

Onorevole Ministro, dica quindi ai suoi colleghi dei Dicasteri finanziari ed economici anche a nome del Senato che l'ammodernamento

della grande azienda di Stato in disavanzo è possibile ed è urgente; esso costituisce la prima opera da realizzare perchè non dobbiamo dimenticare che i trasporti sono strumenti propulsori fortemente stimolatori del miglioramento dell'economia nazionale.

La somma necessaria entra nei limiti previsti dallo Schema decennale di sviluppo. Chiediamo soltanto che essa venga impegnata nel primo periodo e cioè entro il prossimo quinquennio.

Molte richieste sono state avanzate dai senatori Imperiale, Massini, Monni, sulle quali in gran parte si può convenire. Il senatore Gavina ha chiesto l'elettrificazione della Voghera-Piacenza: ma è evidente che le sue richieste entrano nel piano di ammodernamento. Non si riducono le spese d'esercizio se si mantengono tra Torino e Piacenza quattro diversi mezzi di trazione! (Trifase, a vapore, a combustione interna ed a corrente continua). Cosa costa tutto questo irrazionale complesso anche solo dal punto di vista sindacale per la necessaria specializzazione del personale? Così dicasi per il problema dell'unificazione del sistema sulla linea del Brennero; sono tutti argomenti particolari di un problema generale che deve giudicarsi nel suo organico complesso, come risulta del resto dalla mia relazione.

Onorevoli colleghi, per mantenere la promessa di essere brevissimo in questo mio intervento, mi fermerò per ultimo su una sola questione che non mi sembra si possa sottovalutare. Bisogna ricordarsi che nel quadro della economia internazionale del Mercato comune dovremmo dimenticare di essere migliori di quanto ci hanno giudicato nel Comitato ristretto che fu nominato dal Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti (C.E.M.T.). Poichè nell'ambito della Comunità europea si affermi ormai in modo deciso che è riconosciuto necessario che l'istituzione del Mercato comune richieda l'applicazione di tariffe di trasporto di natura tale da offrire condizioni di prezzi paragonabili in ogni Paese aderente alle relative utilizzazioni, e cioè che queste, agli effetti dei trasporti risultino in condizioni tra loro equivalenti; ne viene di conseguenza la necessità di un coordinamento internazionale di tariffe dei trasporti su strada e su ferrovia.

Come ho già detto nella relazione, potremo far valere la nostra voce soltanto se le Ferrovie dello Stato italiane, con il proprio bilancio di esercizio in pareggio, saranno in grado di ridurre i propri costi di trasporto commisurandoli al reddito tariffario corrispondente. Soltanto operando in tale guisa l'Italia potrà offrire ai Paesi aderenti una moderna ed organica base di misura delle future tariffe di trasporto internazionali. Abbiamo il dovere di stimolare autorevolmente lo sviluppo dei trasporti sia delle merci che dei viaggiatori, tanto in campo internazionale che in quello nazionale; ed a tale scopo è necessario dimostrare che le nostre organizzazioni sono all'altezza di quelle dei Paesi collegati, tanto per i traffici stradali come per quelli ferroviari.

Occorre pertanto che le critiche mosse alle Ferrovie dello Stato dal Comitato ristretto del C.E.M.T. che ho riportato integralmente nella relazione, si dimostrino coi fatti non giustificate. Così operando potrà venire a lei, signor Ministro, l'onere ma anche la soddisfazione di poter dimostrare al Consiglio europeo del Mercato comune che i trasporti terrestri e di navigazione interna, effettuati dall'Italia non sono inferiori agli altri con cui vengono confrontati; ed anzi potranno essere di stimolo e di esempio per una futura politica comune dei traffici terrestri. Dobbiamo augurarci di vederne presto i risultati con l'inizio dei primi lavori di ammodernamento organico della grande azienda ferroviaria di Stato. (*Vivi applausi dal centro*).

Annuncio di deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame ed all'approvazione:

della 8^a Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Disposizioni per il finanziamento e la riorganizzazione degli enti e sezioni di riforma fondiaria per la bonifica dei territori vallivi del Delta Padano » (1626-B).

Ripresa della discussione.

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

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, mentre assistevo alla discussione testè svoltasi sul bilancio del mio Dicastero, la mia memoria ricorreva spontaneamente ad un episodio della mia giovinezza, al lontano 1921, anno in cui mi vidi contestare l'elezione alla Camera dei Deputati per non aver ancora compiuto il 30° anno di età allora richiesto.

In attesa, però, che tale contestazione venisse discussa in Assemblea, compii gli anni prescritti, ed ebbi la ventura di avere favorevoli alla tesi della mia convalida due grandi avvocati difensori: Vittorio Emanuele Orlando e Filippo Meda, i quali sostennero vittoriosamente in Parlamento la mia convalida, essendo io pervenuto al possesso del requisito richiesto, per cui non sarebbe stato assolutamente giusto di sostituire un eletto con un non eletto.

Anche Giolitti fu dalla mia parte; ed a me, che ero andato a fargli visita nella sua modestissima casa di via Cavour, disse: « Vedo volentieri i giovani entrare in Parlamento e sono favorevole a far convalidare la tua elezione; devi, però, farmi una promessa: di voler sempre bene al Parlamento, perchè senza di esso non si può governare. Quando io, infatti, siedo al banco del Governo — e ci sono stato ben dodici anni — sento di essere affacciato ad una finestra dalla quale vedo e comprendo che cosa vuole il Paese ».

Feci quella promessa e mi onoro di averla sempre mantenuta, convinto come sono che il Parlamento guida e illumina l'opera del Governo e che le discussioni, i contrasti di idee e le critiche espresse in Parlamento agevolano l'opera di chi deve amministrare il Paese.

Onorevole Presidente, onorevoli Senatori, animato da questo spirito, ho avuto modo in questi giorni di apprezzare la competenza, la capacità, il senso critico più obiettivo unito alla migliore buona volontà, il tono elevato e sempre simpatico — anche negli interventi più decisi — di tutti coloro che hanno parte-

cipato alla discussione e di ciò, non solo voglio dare atto agli onorevoli senatori, ma intendo ringraziarli del contributo positivo apportato con le interessanti considerazioni, critiche e proposte che ho attentamente ascoltato, assicurandoli, al tempo stesso, che quanto mi hanno suggerito costituirà per me un prezioso insegnamento ed uno stimolo efficace.

È per me doveroso rivolgere anche un fervido, cordiale ringraziamento al relatore senatore Corbellini — al quale mi lega un affettuoso vincolo di collaborazione da quando egli era Ministro dei trasporti ed io Presidente della VIII Commissione permanente della Camera dei deputati, collaborazione da lui affettuosamente ricambiata in questo momento, sia come relatore, sia come Presidente della 7ª Commissione del Senato — al senatore Corbellini, dicevo, del quale non so se ammirare maggiormente la competenza e la passione o l'acume con cui ha trattato i vari problemi dei trasporti.

La sempre crescente complessità dei rapporti sociali e la conseguente necessità della loro disciplina, ai fini di una pacifica convivenza civile, hanno reso indispensabile, nei tempi moderni, un sempre più penetrante intervento dello Stato nella vita economica della Nazione. Nel nostro Paese, in cui talune deficienze organiche dell'economia caratterizzano, si può dire, la vita sociale, l'intervento dello Stato si pone necessariamente come elemento attivatore dei settori propulsivi di una nuova politica di sviluppo economico. Abbiamo, così, ad esempio, i massicci interventi statali a favore dell'agricoltura e di attività varie connesse alle opere pubbliche.

Nel settore specifico dei trasporti l'intervento statale è stato caratterizzato, negli anni immediatamente successivi alla guerra, dalla elementare necessità di ricostituire le arterie vitali del Paese, recise e divelte dall'uragano della guerra e dalla esigenza di mettere ordine in vari settori che, a causa delle circostanze, andavano sviluppandosi piuttosto caoticamente. Ma già negli ultimi anni è stata avvertita la necessità di impostare una razionale e organica politica dei trasporti: e l'azione condotta in questi anni ci appare come ri-

volta a conseguire determinati obiettivi di questa politica.

I piani di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie statali e di quelle in concessione all'industria privata, i propositi, anche se non ancora completamente ed integralmente potuti attuare, di una sana convivenza dei mezzi di trasporto, gli sforzi per contenere gli squilibri dei bilanci, l'azione per rendere più efficiente, più regolare e più sicuro il traffico stradale, sono obiettivi che si inquadrano indubbiamente in questa visione organica del problema.

Ho posto e porrò ogni mia cura per il raggiungimento di questi e degli altri obiettivi che la esperienza ci indica e ci indicherà, convinto, come sono, della importanza che un ben disciplinato e ben regolato settore dei trasporti ha nella vita sociale ed economica del Paese. Ma l'urgenza dei problemi sul terreno pratico non ci deve distogliere, a meno di apprestare soluzioni affrettate e disorganiche, dalla approfondita meditazione degli aspetti teorici del problema: ed uno di questi è indubbiamente la valutazione dei presupposti e delle conseguenze delle diverse soluzioni che ci si prospettano, nel quadro dell'economia generale.

Uno dei più rilevanti, ritengo, di questi presupposti teorici è quello delle dimensioni economiche delle imprese. Se, per le imprese private, il problema si riduce in termini di costo e di profitto, per le imprese pubbliche si traduce, più correttamente, in quello della loro autosufficienza economica.

Su questo problema vorrei soffermarmi, ritenendo che esso sia tale da influenzare notevolmente ogni schema di politica dei trasporti. Il problema è, inoltre, attualissimo, essendo noto che la questione che preoccupa le più importanti imprese di trasporto, cioè le reti ferroviarie europee è il *deficit* di esercizio.

Non mi soffermerò nell'analisi delle cause di questo fenomeno: certo si è che dobbiamo chiederci di fronte alla sua quasi generalità nel tempo e nello spazio, se la crisi di questi pubblici servizi di trasporto sia risolvibile per intrinseca forza dei settori interessati oppure imponga inevitabilmente il ricorso al sussidio statale.

Non condividiamo la teoria di coloro che vogliono riguardare il pubblico servizio di trasporto come un qualsiasi altro servizio di utilità sociale da porre completamente a carico della collettività. Questo comporterebbe in ogni caso dispersione di ricchezza sia a causa delle inevitabili sperequazioni spesso non giustificate dalle condizioni economiche dei singoli, sia per la possibilità che il sistema predetto avrebbe di impedire la più economica distribuzione del traffico, sia infine per la mancanza di impulso verso una più sana organizzazione aziendale e una più economica condotta dell'impresa.

Ma, d'altra parte, il concorso della finanza statale, l'intervento, cioè dello Stato — nella forma attiva del diretto finanziamento o in quella passiva dell'accollo degli oneri finanziari — si pone quando il pubblico interesse, nel senso più lato della espressione, richiede la esistenza di determinati servizi, concretandosi questo pubblico interesse in ragioni di politica sociale, economica o anche militare.

In termini generali, peraltro, dobbiamo affermare che l'impresa dei pubblici trasporti deve trovare in se stessa i motivi della sua saldezza economica.

Di qui la necessità del coordinamento dei diversi sistemi di trasporto, che è ormai lontano dalle enunciazioni teoriche e che, come vedremo in seguito, è già in attuazione sul terreno pratico; di qui la esigenza di tariffe che siano adeguate ai costi, in modo che esse consentano la più economica distribuzione del traffico; di qui la necessità di adeguarsi costantemente ai più moderni ritrovati della tecnica; di qui la necessità di un bilancio che rispecchi il reale andamento economico della gestione.

Ho così implicitamente risposto alle considerazioni prospettate dal senatore Porcellini circa la necessità di una politica dei trasporti. Voglio, anzi, aggiungere, che il piano razionale e sistematico da me esposto è stato e sarà costantemente seguito nella mia azione.

L'esigenza di un bilancio che rispecchi il reale andamento economico della gestione, che io ho sempre sostenuto come premessa di ogni azione di coordinamento, trova quest'anno, per la prima volta, una concreta espressione nello stato di previsione delle spese delle Ferrovie

dello Stato. Per la prima volta infatti onorevoli senatori, voi potete notare, nello stato di previsione dell'entrata delle Ferrovie dello Stato, la iscrizione della somma di 40 miliardi a titolo di rimborso forfettario, da parte del Ministero del tesoro, degli oneri dipendenti dai-

la effettuazione di trasporti gratuiti o a tariffa ridotta e dall'esercizio di linee a scarso traffico, per motivi economico-sociali di carattere generale, nonché delle spese aventi cause estranee alle necessità proprie dell'esercizio ferroviario.

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

(Segue ANGELINI). Lo stanziamento è in dipendenza di un provvedimento di legge già concordato con il Ministero del tesoro e che sarà prossimamente presentato al Parlamento. Esso fissa il principio del rimborso e prevede la nomina di una Commissione che determinerà, annualmente, la consistenza degli oneri cosiddetti extra-aziendali. Vediamo, quindi, con intima soddisfazione che uno dei principi, costantemente enunciato e sostenuto in questa Aula, ha trovato finalmente, mercè l'ampiezza di vedute del collega Medici, la sua attuazione.

I senatori Porcellini e Massini hanno rilevato la insufficienza della somma forfettizzata. Siamo d'accordo, ritengo, peraltro, che in questa prima fase di carattere transitorio, in attesa della legge speciale, dobbiamo essere soddisfatti dell'accoglimento di un principio che farà sentire i suoi effetti, nella sua pienezza, nei prossimi esercizi, anche e soprattutto sulle questioni dell'onere rappresentato dalle pensioni, circa le quali il senatore Massini ha svolto un'acuta e diligente disamina.

Io sono certo che lo Stato sarà il miglior cliente delle ferrovie, e noi gli faremo le migliori condizioni possibili, ma, ai fini della chiarificazione del bilancio ferroviario, è necessario che i servizi resi allo Stato siano pagati; ciò anche per una opportuna e valida ragione di economia.

L'esperienza, infatti, dimostra che quando i singoli dicasteri devono far fronte col proprio bilancio al pagamento dei servizi domandati, le richieste vengono contenute in limiti ben determinati, con senso di consapevolezza, il che si ripercuote vantaggiosamente sull'economia generale.

Naturalmente, l'accoglimento di questo principio non costituisce fine a se stesso: esso impone — ed in questo consiste anche la sua utilità sotto il profilo aziendale — una più oculata gestione, un maggiore impegno verso la progressiva riduzione del *deficit* e verso la agognata metà del pareggio.

Questa azione si inquadra, è opportuno rilevarlo, nei criteri enunciati in seno alla Conferenza europea dei ministri dei trasporti la quale ha preconizzato, come è noto, la « normalizzazione » dei bilanci ferroviari. A questo riguardo ritengo di sottolineare che la Conferenza non ha voluto stabilire un procedimento comune per la determinazione dei bilanci di esercizio delle ferrovie, ma ha inteso limitare l'azione della Conferenza alla determinazione di principi e direttive rivolte al conseguimento dell'obiettivo in questione.

Riferendomi, infine, ai dati citati dall'onorevole relatore circa il disavanzo effettivo che le ferrovie dello Stato avrebbero avuto nel 1955, qualora fosse stata operata la « normalizzazione » desidero precisare che trattasi di calcoli effettuati non dalla C.E.M.T., ma dall'*Union Internationale des Chemins de Fer* (U.I.C.), non per stabilire una situazione contabile, ma a puro titolo indicativo, onde avere l'ordine di grandezza delle modificazioni che ai bilanci verranno apportate con la « normalizzazione ».

CORBELLINI, *relatore*. D'accordo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per dare un cenno, sia pure sintetico, dei servizi resi dalle Ferrovie dello Stato e per delineare le

prospettive che il loro sviluppo può fondatamente autorizzare, non posso fare a meno di affidarmi alle cifre. Nel loro arido ma realistico significato, si compendia il risultato di tutta una vasta, complessa convergenza di attività che dai settori più diversi della vita nazionale confluiscono verso questo settore vitale dell'economia e del benessere del Paese.

Ho riportato in una tabella i più caratteristici e salienti elementi che definiscono il traffico ferroviario

Nel settore merci, il traffico, rimasto fino al 1954 pressochè al livello prebellico, ha manifestato, nel 1955, i primi sintomi di ripresa, accentuatasi nel 1956, ed ha raggiunto, pure dopo due successivi aumenti tariffari, circa il 22 per cento di incremento rispetto al 1938-1939.

Lo sviluppo del traffico viaggiatori, assestatosi dopo la seconda guerra mondiale, al nuovo attuale elevato livello, è, comunque, come provano i risultati accennati, suscettibile di ulteriori incrementi in dipendenza, principalmente, dell'aumento della popolazione, del miglioramento del tenore di vita e della evoluzione tecnica dei mezzi ferroviari.

Questo promettente favorevole andamento è confermato anche dai risultati conseguiti nei primi mesi del 1957, che si riassumono nello aumento medio di circa il 7 per cento.

L'inserimento nella vita economica di un accelerato sviluppo della motorizzazione civile, ed in particolare degli automezzi industriali, ha rallentato il processo di incremento dei traffici ferroviari per le merci. Tuttavia, con il graduale adeguamento dell'organizzazione ferroviaria alle mutate esigenze degli utenti e la convenienza, rispetto alle possibilità consentite dalla strada, dei trasporti ferroviari a lungo percorso o di vitale importanza nelle relazioni interne ed internazionali, il livello generale dei traffici merci su ferrovia sta già, come i su accennati risultati di questi ultimi due anni comprovano, avviandosi verso una nuova situazione di equilibrio alla quale la espansione economica del Paese darà il maggiore apporto e dalla quale riceverà il maggiore affidamento.

Non basta, onorevoli senatori. A questa espansione contribuirà, soprattutto, lo svilup-

po dell'economia del Mezzogiorno che sarà particolarmente favorita e sostenuta dal potenziamento e ammodernamento delle linee di quelle regioni, già in atto.

Naturalmente, il problema fondamentale consiste nell'aumentare le velocità commerciali assicurando la massima sicurezza del traffico.

Oggi, per esempio, è inutile prendere l'aereo tra Napoli e Roma, quando, per ferrovia, questo percorso viene coperto in un'ora e 45 minuti; come tra Milano e Venezia è molto più comodo andare in treno, anzichè in automobile — se non si devono effettuare fermate intermedie — poichè il treno collega le due città in sole 2 ore e 30 minuti, tempo soggetto ancora a diminuire.

E con l'elettrificazione della Pescara-Bari abbiamo abbreviato di tre ore la comunicazione più celere tra Bari e Milano, ed il percorso stesso diminuirà ulteriormente di ben 2 ore quando avremo realizzato l'elettrificazione della Ancona-Pescara.

A questo tendono tutti i nostri sforzi; a creare alte velocità commerciali sia per il trasporto dei viaggiatori che per quello delle merci, così come è richiesto dalle esigenze dell'economia del Mezzogiorno d'Italia.

A proposito del traffico merci, ho impartito precise disposizioni per porre, su un piano prettamente commerciale e della massima comprensione e correttezza, i rapporti fra il personale e gli uffici della azienda e gli utenti, particolarmente in questo settore.

Posso, quindi, assicurare il senatore Crollanza che questa azione, improntata ad una accentuata evoluzione verso metodi e mentalità commerciali e già intrapresa, comporta una revisione e una riorganizzazione delle procedure e degli ordinamenti che saranno in seguito, realizzati abbandonano schemi tradizionali ormai superati.

Come già ebbi occasione di accennare nei miei discorsi sui bilanci degli ultimi esercizi, la situazione dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato è stata caratterizzata, negli ultimi anni, da numerosi ed assillanti problemi dalla cui soluzione dipendeva e dipende l'assestamento tecnico ed economico dell'Azienda stessa e la possibilità di aprire un nuovo ciclo evolutivo di gestione fondato sull'equilibrio

del suo bilancio e sulla capacità di servire, al livello della tecnica più aggiornata, qualsiasi ragionevole esigenza degli utenti nei servizi all'interno del Paese e nelle relazioni internazionali.

Ritengo opportuno, anche per dare una risposta esauriente al senatore Massini che ha trattato questo problema, indicare quanto è stato fatto e quanto ci si propone di fare per portare tali problemi a soluzione e raggiungere gli obiettivi accennati.

1) Completamento delle opere di ripristino e dei rinnovamenti nei settori trascurati nel fervore della ricostruzione, limitatamente, però, alle linee che nel piano quinquennale sono classificate fra quelle vitali o complementari.

2) Ridimensionamento della rete alle esigenze del mercato dei trasporti e potenziamento dei servizi nei settori e nelle linee nei quali il trasporto ferroviario va sviluppandosi malgrado la concorrenza stradale.

3) Ammodernamento degli impianti, del materiale, dei sistemi di esercizio e dell'organizzazione, nei limiti della convenienza economica e dei reali interessi degli utenti.

4) Riduzione dei costi di esercizio con lo impiego dei mezzi e degli ammodernamenti e con l'intento di attenuare l'attuale divario con le tariffe.

5) Riforma strutturale dell'Azienda e sistemazione del personale.

6) Risanamento economico del bilancio di esercizio quale effetto dell'azione risolutiva dei principali problemi già indicati ed in modo particolare:

a) con il processo di chiarificazione del bilancio di esercizio e di graduale eliminazione degli oneri in esso compresi, ma non pertinenti alla gestione economica dell'Azienda;

b) con il graduale aumento degli introiti in funzione sia dello sviluppo del traffico che delle revisioni tariffarie giustificate da costi reali ed incompressibili dei servizi.

Le nostre tariffe ferroviarie sono tra le più basse di tutta l'Europa: ciò è noto e tutti coloro che s'interessano di questioni dei trasporti

se ne sono resi perfettamente conto. Ma ogni qualvolta si è trattato di apportare al nostro sistema tariffario qualche ritocco, le difficoltà incontrate, le opposizioni poste sono state tali e tante da rendere il mio lavoro veramente penoso.

Intendo oggi parlare molto chiaramente. Il fatto che le ferrovie siano gestite dallo Stato induce troppo spesso Enti e privati a sollecitare, per qualsiasi manifestazione, anche se di scarsa importanza, riduzioni di tariffa e costituisce per molti una valida ragione di richieste di viaggi gratuiti, quando invece si dovrebbe sentire la necessità del pagamento del servizio per consentire all'Azienda ferroviaria di far fronte alle esigenze del traffico e del proprio personale;

c) con le economie di esercizio derivanti dal ridimensionamento, dalle riforme strutturali di ordinamento e di funzionamento, degli ammodernamenti e delle automazioni.

Dopo due anni di attività in questo Dicastero desidero riepilogare quanto è stato finora fatto e quanto mi propongo di fare per l'avviamento dell'Azienda nel nuovo ciclo evolutivo di ripresa e di assestamento.

A) - Opere di ripristino, di rinnovamento e di ammodernamento realizzate o in corso di realizzazione nel periodo 1955-1957:

Sono state elettrificate nuove linee per uno sviluppo complessivo di chilometri 728,5, mentre sono in corso di elettrificazione altre linee per 198 chilometri.

B) - Sostituzione di treni a vapore con automotrici:

Negli ultimi due anni è stata compiuta una accurata revisione della frequentazione dei treni pesanti a vapore, conclusasi con la sostituzione integrale o parziale di tali servizi con automotrici, per un complesso di 6.499 treni/Km. giornalieri.

C) - Potenziamento delle linee dell'Italia meridionale e particolarmente della Pescara-Ancona, della Bari-Lecce, della linea Jonico-Adriatica da Reggio Calabria a Taranto e Bari e della Metaponto-Potenza-Battipaglia:

I finanziamenti sono in parte assicurati, principalmente con l'intervento della Cassa per

il Mezzogiorno, sul cui contributo si conta anche per completare l'elettrificazione di parte della tratta da Pescara ad Ancona.

Tra i lavori interessanti in modo particolare la rete della Sicilia deve ricordarsi il raddoppio della linea Termini Imerese-Altavilla Milicea, già realizzata dal 1955, e la prima fase del raddoppio Fiumetorto-Palermo, da realizzare nel quadro del piano quinquennale.

Per l'elettrificazione della linea Messina-Catania si sono stanziati tutti i fondi occorrenti, per cui si spera di portare a compimento i lavori relativi entro il 1958.

Sulle questioni particolari riguardanti le linee della Sicilia mi riservo di fare le opportune precisazioni rispondendo ai vari ordini del giorno presentati.

D) - Potenziamento e raddoppio di altre linee:

Sono in corso di realizzazione numerose opere di potenziamento delle linee di grande traffico costituenti la rete fondamentale, già finanziate. Altri lavori, concernenti i rinnovamenti ed i rafforzamenti dell'armamento, i raddoppi, l'aumento della potenzialità degli impianti, ecc., sono stati compresi nel piano quinquennale o saranno realizzati con i finanziamenti del prestito svizzero per le opere ad esso relative.

È, tra l'altro, in corso di esecuzione il raddoppio fra Riomaggiore e Framura, della linea ligure, con opere di grande impegno in parte già finanziate.

E) - Aumento del parco dei mezzi di trazione, delle carrozze e dei carri:

Con le aliquote di finanziamento destinate a tal fine sui ricavi dei prestiti obbligazionari e con l'autofinanziamento autorizzato col noto provvedimento dei 50 miliardi, è stata commessa all'industria privata la costruzione di notevoli quantitativi di materiale rotabile (indicati in apposita tabella), in parte già consegnato e immesso nell'esercizio, e in parte da consegnare nel corso dei prossimi esercizi.

Purtroppo, onorevoli senatori, malgrado i nostri sforzi e la più accurata organizzazione dei servizi, il parco del materiale rotabile è ancora insufficiente a fronteggiare le crescenti

esigenze del traffico viaggiatori e merci. Ecco perchè mi sono preoccupato di studiare e sollecitare l'approvazione del provvedimento al quale ho accennato e che è già operante: infatti, sono stati già ordinati oltre 5.000 carri e 300 carrozze per viaggiatori, ecc. (*Interruzione del senatore Cerabona*).

Posso assicurarle, onorevole Cerabona, che queste commesse sono state equamente distribuite alle industrie dell'Italia settentrionale, centrale e meridionale, che, con regolare gara, hanno presentato i prezzi più convenienti, ed hanno avuto la loro parte anche le aziende I.R.I. Notevole, pertanto, anche l'aspetto sociale del provvedimento, che ha contribuito ad alleviare il problema della disoccupazione della mano d'opera.

F) - Centralizzazione e automazione degli impianti di sicurezza e segnalamento per la circolazione dei treni.

G) - Installazione e attivazione di impianti di telecomunicazione e di impianti vari: In dipendenza della elettrificazione delle linee Milano-Venezia, Pescara-Foggia-Bari, Messina-Palermo.

H) - Lo sviluppo della produzione autonoma o controllata dell'energia elettrica per la trazione dei treni, si concreta nelle seguenti opere:

a) ampliamento e rinnovamento degli impianti della centrale elettrica delle Ferrovie dello Stato a Morbegno;

b) esecuzione dei programmi per l'aumento della produzione da parte di aziende elettriche nelle quali le Ferrovie dello Stato hanno una compartecipazione.

Siamo anche in trattative con il comune di Torino, al fine di ottenere la fornitura di altri 80 milioni di Kwh. annui. Ciò è legato ad un ampliamento della centrale elettrica di Moncalieri per effetto del quale la potenza installata della medesima sarebbe aumentata di altri 120.000 Kw.

Si conta così di poter assicurare in gran parte il maggiore fabbisogno di energia elettrica per la trazione dei treni per effetto sia delle nuove elettrificazioni, sia dell'accennato previsto incremento del traffico nei prossimi

anni; maggiore fabbisogno che, entro il 1960, si prevede pari ad 1 miliardo di Kwh.

I) - Potenziamento dei servizi di traghetto nello stretto di Messina:

Impostazione di una nuova nave traghetto tipo Cariddi in parte già finanziata, da costruirsi nello spazio di due anni.

Il complesso delle realizzazioni compiute o avviate a compimento nel corso degli ultimi due anni costituisce un notevole impegno dell'Amministrazione ferroviaria verso l'ammmodernamento tecnico-economico della sua organizzazione, che ha richiesto investimenti finanziari dell'ordine di circa 124 miliardi (con erogazioni già disposte per circa 83 miliardi) tratti dal ricavato degli ultimi due prestiti obbligazionari, dai normali fondi di bilancio destinati a tale fine e dai fondi forniti dalla Cassa per il Mezzogiorno sul noto programma di miliardi 75.

Questo impegno rinnovato non può, però, concludersi con la completa realizzazione delle opere in corso finora indicate, in quanto il piano quinquennale prevede uno sforzo assai più vasto ed urgente, che potrà realizzarsi solo in un adeguato numero di anni in relazione, principalmente, alla possibilità di reperire i correlativi finanziamenti.

In seguito alla felice conclusione del noto prestito di 200 milioni di franchi svizzeri, approvato dal Parlamento con legge 5 maggio 1950, n. 532 e ratificato il 5 marzo ultimo scorso, saranno prossimamente realizzare le opere previste dalla relativa convenzione, nel quadro dei miglioramenti delle comunicazioni ferroviarie tra la Liguria e le regioni lombardo-piemontesi con la Svizzera e il centro Europa.

Per quanto concerne questo settore, stiamo vedendo se sia necessario apportare qualche modificazione all'ordine dei lavori già stabilito nella Convenzione.

Mi è gradita l'occasione di rinnovare, anche da questa sede, il mio ringraziamento ai Ministri dei trasporti e delle finanze della Repubblica Elvetica per lo spirito di comprensione da essi portato nella fase finale delle trattative, conclusesi con lo scambio delle ratifiche.

Nel quadro delle direttive che ho avuto più volte occasione di enunciare, è stata proseguita la revisione del rendimento tecnico-economico delle linee a scarso traffico e fortemente deficitarie. I risultati degli studi finora conclusi hanno dimostrato che numerose linee, essendo irrimediabilmente passive, e non essendo destinate a fronteggiare inderogabili esigenze d'ordine sociale, non hanno alcuna giustificazione economica di essere mantenute in esercizio.

Io sono stato il relatore della legge n. 1221 alla Camera dei Deputati, e posso assicurarvi che è lo spirito di quella legge che viene applicato da parte delle Ferrovie dello Stato. In sostanza, come già ho fatto presente, quando un servizio deficitario non è sostituibile o per ragioni tecniche o per ragioni di ordine sociale, è giusto che il servizio ferroviario venga mantenuto e che — trattandosi di una prestazione di carattere sociale — gli oneri relativi siano sopportati dalla collettività, perchè il cittadino, in qualunque zona della Repubblica egli risieda, ha diritto di potersi servire di un mezzo di trasporto che gli consenta di sviluppare la propria attività.

Siano, pertanto, certi gli onorevoli senatori che prima di adottare un provvedimento di sostituzione io valuto con molta ponderazione le possibilità di miglioramento del servizio la cui soppressione mi viene proposta, le esigenze delle zone interessate, e gli elementi che mi pervengono dai Parlamentari, da enti pubblici e anche da privati cittadini.

Se dopo queste valutazioni decido per la sostituzione, è perchè sono fermamente convinto che la stessa si rende necessaria nell'interesse, non solo dell'Amministrazione, ma anche degli utenti. Ed il lavoro fino ad oggi compiuto mi ha dato pienamente ragione. Dirò, anzi, di più: che, cioè, molti Enti che in un primo tempo si erano tenacemente opposti al provvedimento, più tardi hanno avuto la correttezza di manifestare la propria soddisfazione.

Pur procedendo con la massima cautela ed assicurando preventivamente adeguati autoservizi sostitutivi, con garanzia e condizioni analoghe a quelle offerte dai preesistenti servizi ferroviari, è stato soppresso l'esercizio, ne-

gli ultimi due anni, di un primo gruppo di sette linee o tronchi di linea, per complessivi chilometri 166.

L'amputazione di questi rami secchi dello esercizio, che gravavano sulle linee vitali della rete, ha consentito di realizzare una prima economia di circa 370-380 milioni all'anno.

L'esame tecnico-economico degli altri tronchi di questo gruppo di linee da amputare viene proseguito — come ho già detto — con la massima prudenza, ma con la intenzione di eliminare quelli che, gravemente deficitari, non presentano alcuna prospettiva, nemmeno attraverso nuovi sistemi di esercizio o ragionevoli investimenti per l'ammodernamento, di assicurare uno stabile equilibrio di gestione.

Anche in questo settore desidero assicurare il senatore Porcellini che il problema della conservazione della Fidenza-Salsomaggiore e della Fidenza-Cremona sarà esaminato alla stregua dei criteri che ho già esposto: posso, comunque, anticipare che per la Fidenza-Salsomaggiore il problema si pone non in termini di soppressione o meno ma di una eventuale riduzione di servizi, mentre per la Fidenza-Cremona è da escludere una soppressione, dato il suo carattere complementare in relazione ad altre linee importanti.

Voglio, altresì, assicurare il senatore Tartufoli, in relazione al suo ampio, interessante intervento, che terrò particolarmente presenti le sue argomentazioni per il mantenimento del tronco Ascoli-San Benedetto del Tronto. Ritengo, infatti, doveroso contemperare le esigenze aziendali con quelle di carattere economico-sociale delle zone interessate; ed a questo riguardo ho già raccolto e saranno attentamente esaminati gli elementi che le autorità locali mi hanno fornito.

In questi ultimi due anni si sono affrontati tutti i problemi interessanti il personale la cui soluzione era stata, negli anni precedenti, rinviata, anche in relazione all'attuazione della legge delega.

Ho dovuto pertanto definire vaste ed impegnative questioni riguardanti tutti i settori previsti dalla legge delega o per i quali le Organizzazioni sindacali del personale ferroviario, con le quali io ho contatti, avevano avan-

zato rivendicazioni e richieste precedentemente tenute in sospeso.

A conclusione di laboriose trattative, con le predette Organizzazioni alle quali ha partecipato anche l'onorevole Ministro del bilancio — e gli sono grato per il contributo da lui personalmente portato, con alto senso di comprensione e di responsabilità, in questa materia — sono stati approvati dal Consiglio dei ministri, e si trovano ora all'esame delle competenti Commissioni di questa Assemblea, i provvedimenti che risolvono la maggior parte delle questioni relative al trattamento economico.

Tengo a dichiarare in modo esplicito — e lo sa il Presidente della 7ª Commissione e la Presidenza del Senato — che fin dalla prossima settimana chiederò l'inizio della discussione per una rapida conclusione dell'esame di questi disegni di legge.

È mia intenzione aver risolto questi problemi, tanto davanti al Senato quanto davanti alla Camera, prima che si prendano le ferie estive.

MASSINI. E lo stato giuridico?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo stato giuridico prima delle vacanze non lo possiamo risolvere. Posso, però, assicurare il senatore Massini che lo schema del nuovo stato giuridico del personale ferroviario, che aggiorna il vigente Regolamento del personale secondo i criteri più socialmente avanzati adottati nei confronti degli altri dipendenti statali con i noti provvedimenti delegati, trovasi da alcuni mesi all'esame dei Ministeri interessati.

Posso anche assicurare il senatore Massini che tale esame si sta per concludere di concerto con il mio Ministero e che sottoporro al più presto lo schema definitivo all'approvazione del Consiglio dei ministri per l'immediata presentazione al Parlamento, previo esame tra noi e le organizzazioni sindacali, come avevo promesso.

Anche per quanto riguarda il problema dell'orario di lavoro del personale ferroviario, posso assicurare il senatore Massini che il problema è stato già studiato da una apposita Commissione tecnica, presieduta da un consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che ha avanzato proposte di aggiorna-

mento delle norme in vigore. Intendo portare a compimento anche questo problema.

Le varie iniziative prese per ammodernare l'attività amministrativa, le relazioni con gli utenti e le procedure di lavoro sono, dopo un primo periodo di studio e di messa a punto, in fase di graduale attuazione.

Il senatore Porcellini ha ricordato la rinnovazione dei quadri direttivi, ed effettivamente questa iniziativa, da me voluta ed attuata, ha facilitato e faciliterà il mio compito.

Dai primi risultati della mia azione ho avuto la conferma di aver scelto la strada giusta per conseguire concrete economie di spesa con acceleramento e semplificazione dell'attività interna dell'Azienda. Anche nel corso dell'esercizio 1956-57, malgrado che molti di questi provvedimenti siano solo all'inizio, sono state realizzate apprezzabili riduzioni di personale ed altre economie.

Il bilancio ne otterrà concreti vantaggi solo in seguito quando, attraverso il naturale esodo conseguente ai collocamenti a riposo per raggiunti limiti di età, le esuberanze potranno essere eliminate senza far luogo a nuove assunzioni.

Il senatore Massini ha detto che desidererebbe che il numero dei dipendenti dell'Azienda aumentasse da 160.000 a 200.000 unità.

MASSINI. A lavori compiuti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sia pure a lavori compiuti, senatore Massini, perchè non bisogna metterci in condizione di andare contro i criteri dettati dalle leggi economiche.

L'Azienda delle Ferrovie dello Stato non è un'azienda privata e, quindi, non ha la preoccupazione di dover distribuire dividendi ad alcuno. Pertanto, il giorno in cui avremo conseguito l'autosufficienza del bilancio e la necessaria autonomia — sappiano gli onorevoli senatori che oggi il Ministro dei trasporti per mandare un funzionario in missione all'estero deve chiedere al Ministro del tesoro l'autorizzazione per corrispondenze trasferta — allora, senatore Massini, con le economie che faremo, sarà in nostra facoltà mostrare quanto è nel nostro animo — e particolarmente nel mio animo — a questo personale delle Ferro-

vie dello Stato, cui mi sento legato da vincoli di sincera fraternità, per migliorare la sua situazione.

E se sarà necessario aumenteremo anche il personale.

Naturalmente, il problema del personale è strettamente collegato al problema tecnico, al problema dell'automazione, dei miglioramenti e dell'ammodernamento dei servizi, da cui scaturiranno economie, che — come ho già osservato — non andranno a beneficio di azionisti, ma ci consentiranno di risolvere, nel migliore dei modi, una volta arrivati al risanamento economico ed alla necessaria autonomia, i problemi del personale.

Questa è la linea che intendo perseguire, animato dal proposito di dare a questa Azienda un carattere veramente industriale e di far sì che chi, con tanta bravura e tanto spirito di sacrificio, in essa lavora, possa avere tutte quelle soddisfazioni cui giustamente aspira. (*Approvazioni*).

Questa azione di rinnovamento dell'organizzazione sarà proseguita con grande energia, superando gli ostacoli che inevitabilmente si oppongono alla realizzazione di iniziative del genere, specialmente in una Azienda che ha radicate tradizioni e in cui ogni modificazione investe settori molto vasti e delicati.

Come ho detto in altra parte della mia esposizione, una delle premesse al processo di risanamento del bilancio è costituita dalla eliminazione degli oneri extra-aziendali: problema questo, che come già ho detto, può ormai considerarsi avviato a soluzione.

Ma il risanamento economico previsto dai bilanci programmatici sui quali si basa lo sviluppo del piano quinquennale, è fondato essenzialmente, oltre che sulla accennata eliminazione degli oneri extra-aziendali, sui seguenti punti:

a) progressivo aumento degli introiti in funzione principalmente dell'incremento del traffico secondo le prospettive già da me indicate, nonchè di un futuro, graduale adeguamento tariffario, tenuto conto che le tariffe risultano, rispetto al livello pre-bellico, aumentate di solo 37 volte nel settore viaggiatori e di 39 volte nel settore merci. A questo riguardo posso assicurare il senatore Massini che il

problema sarà affrontato con ogni accorgimento e con ogni cautela;

b) economie di esercizio derivanti dagli investimenti patrimoniali in atto e da quelli previsti dal piano quinquennale, mediante il rinnovamento ed il rafforzamento delle linee principali e di grande traffico che permetteranno l'impiego di treni più veloci e più pesanti.

Questi risultati consentiranno anche la copertura degli oneri finanziari derivanti dall'ammortamento dei prestiti già in corso di scomputo e di quelli previsti dal piano quinquennale.

In sostanza il piano quinquennale, razionalmente concepito sulla base di risultanze e di esigenze accuratamente accennate, prevede lo impiego di 250 miliardi di lire.

Esso è tale da assicurare una attrezzatura delle nostre linee adeguate ai più moderni dettami della tecnica, nonché una dotazione di materiale sufficiente per affrontare tutte le esigenze del traffico viaggiatori e merci.

Che esso debba progressivamente essere soggetto ad attenta revisione è incontestabile, perchè non vi ha dubbio che in questo settore le previsioni che si proiettano nel futuro anche se limitato ad un lustro, non possono essere apoditticamente certe: tuttavia, io sono convinto che il piano costituisce uno studio serio ed attendibile e che esso, quindi, potrà fornire una traccia abbastanza sicura per il nostro successivo lavoro.

Il bilancio preventivo dell'Azienda ferroviaria per l'esercizio 1957-58 presenta i seguenti risultati:

| | | |
|-------------------|----------|-------|
| entrate | miliardi | 335,5 |
| spese | » | 390 |

e cioè un disavanzo di miliardi 54,5 alla cui copertura si provvede con una sovvenzione del Tesoro.

Quando, nel 1955, assunsi la responsabilità del Ministero dei trasporti, la situazione finanziaria delle Ferrovie dello Stato poteva così riassumersi: disavanzo di esercizio (senza tener conto dei maggiori oneri per spese di personale dipendenti dall'attuazione della legge delega) miliardi 81; impegni assunti per opere patrimoniali e di ricostruzione (senza disporre dei relativi fondi) miliardi 31.

Con questa somma sono state realizzate opere di indubbia utilità, ma ora si doveva far fronte ad un debito di 31 miliardi per il quale non esisteva la relativa copertura, nè mi fu possibile ottenerlo dal Ministro del tesoro al quale mi rivolsi.

Ma, evidentemente, non potevo mandare in protesto — se mi è lecito usare queste espressioni — le cambiali delle Ferrovie dello Stato, ed attraverso una notevole fatica, che è inutile io stia qui ad illustrare, sono riuscito ad eliminare, con economie duramente realizzate, circa 25 di questi 31 miliardi di debito, senza l'intervento del Tesoro.

Attendevano, inoltre, una soluzione molti e gravi problemi riguardanti il trattamento del personale, l'organizzazione interna dell'Azienda e l'adeguamento degli impianti.

A conclusione del discorso pronunciato alla Camera dei deputati nella seduta del 25 ottobre 1955, promisi di avviare la gestione ferroviaria al suo graduale risanamento instaurando rigorosi criteri di economia (che hanno dato notevoli risultati sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso i singoli Compartimenti, e sono grato al senatore Crollalanza di averlo qui ricordato), creando le premesse per la chiarificazione del bilancio con la esclusione degli oneri che ad esso non competono.

E, a proposito delle economie realizzate, mi sento in dovere di esprimere qui, dinanzi a questa Assemblea, il mio più vivo compiacimento ai Capi Compartimento delle Ferrovie dello Stato — che io considero un poco come miei ambasciatori in periferia — i quali, invitati a studiare la possibilità di quelle economie di carattere capillare, impossibili ad essere identificate dall'Amministrazione centrale, hanno fatto miracoli, riuscendo ad economizzare notevoli cifre senza alterare nulla, senza dar fastidio a nessuno, compiendo un'azione veramente pregevole di ridimensionamento.

In questi due ultimi anni ho applicato tali direttive, fronteggiando contemporaneamente le insopprimibili esigenze di una Azienda in fase di continuo assestamento e rinnovamento e predisponendo la soluzione dei suaccennati gravi problemi di personale e di quelli che ne conseguivano sul piano finanziario, in relazione anche ad altre cause di aumento delle spese per oltre 4 miliardi (maggiori costi del carbone,

dei carburanti e dei lubrificanti, dell'energia elettrica ecc., specialmente a seguito della crisi di Suez), il che ha aggravato notevolmente i miei compiti.

Per la soluzione dei problemi attinenti al trattamento economico del personale sono stati assunti oneri gravi ed inevitabili: gravi per la loro entità; inevitabili sul piano giuridico perchè derivanti dalle leggi di carattere generale; giustificati, sul piano morale, da una situazione di disagio in cui da tempo versava questa benemerita categoria.

I maggiori oneri riversatisi sul bilancio ferroviario in conseguenza dei provvedimenti emanati per l'attuazione della legge-delega ammontano complessivamente a miliardi 60, così suddivisi o partire dall'esercizio 1955-56:

| | | | |
|---------|-------|----------|----|
| 1955-56 | . . | miliardi | 28 |
| 1956-57 | . . | » | 28 |
| 1957-58 | . . | » | 4 |
| — — — | | | |
| Totale | . . . | miliardi | 60 |
| = = = | | | |

L'applicazione dei criteri informativi della legge-delega ha richiesto, poi, per le competenze accessorie del personale ferroviario, per la sistemazione degli scatti periodici di stipendio per tutti i dipendenti statali, per l'aggiustamento degli stipendi propri di alcune categorie del personale ferroviario, specifici disegni di legge, attualmente all'esame della 7ª Commissione permanente del Senato, che comportano i seguenti altri maggiori oneri: a partire dall'esercizio 1956-57, miliardi 9,7; a partire dall'esercizio 1957-58, altri miliardi 6,3.

Totale miliardi 16.

In definitiva, pur trascurando le altre accennate cause dei maggiori oneri, al disavanzo di gestione dell'esercizio 1955-56 si sarebbero dovute aggiungere, per l'esercizio 1957-58, tutte le sopraindicate maggiori spese di personale, come segue: disavanzo esercizio 1955-56, miliardi 81; maggiori oneri derivanti dai provvedimenti delegati, miliardi 60; maggiori oneri derivanti dai disegni di legge in corso di approvazione, miliardi 16.

Totale: miliardi 157.

I risultati ottenuti in questi due anni con l'applicazione delle direttive poste a base della

mia politica di gestione dell'Azienda, permetteranno di contenere il disavanzo, pur con la sistemazione dei numerosi problemi interessanti il personale e con l'assunzione dei maggiori costi nel frattempo verificatisi, nell'importo complessivo di circa miliardi 70, come segue: disavanzo risultante dal bilancio in esame miliardi 54,5; maggiori oneri di personale per effetto dei suaccennati disegni di legge in corso di approvazione, miliardi 16.

Totale miliardi 70,5.

La differenza fra questo disavanzo ed il precedente di miliardi 157, pari a miliardi 86,5, indica la misura dei risultati finora ottenuti e che sono da attribuire: per 40 miliardi al rimborso accordato dal Tesoro, in via forfettaria per l'esercizio 1957-58, degli oneri extra-aziendali; per 15 miliardi al trasferimento a carico dei fondi della parte straordinaria del bilancio delle spese aventi carattere di incremento patrimoniale e di potenziamento della rete; per 31,5 miliardi ad effettive economie di spese e ad incrementi delle entrate.

Per quanto, poi, riguarda gli impegni scoperti di stanziamento trovati all'inizio della mia gestione e che ammontavano, come ho detto, a 31 miliardi, sono lieto di comunicare — come già ho accennato — che lo scoperto si è ridotto a soli 6 miliardi, con la prospettiva di una prossima completa eliminazione.

Intendo applicare anche in avvenire, e con il massimo impegno, i criteri e le direttive che mi hanno consentito di ottenere questi primi apprezzabili risultati, sviluppando ed accelerando l'azione di risanamento economico e di potenziamento dell'azienda nel quadro dello « Schema di sviluppo dell'occupazione e del reddito in Italia », secondo il piano quinquennale impostato per il settore ferroviario.

Passando, ad esaminare la situazione della rete ferroviaria concessa all'industria privata, mi limiterò, data la esauriente trattazione sull'argomento svolta dall'onorevole relatore, a richiamare brevemente l'attenzione del Senato su alcuni aspetti caratteristici e peculiari di tale settore, che si articolano fundamentalmente sul problema dell'ammmodernamento della rete, in applicazione della nota legge 1221, sul potenziamento e rinnovamento di alcune di tali ferrovie effettuato in applicazione di

apposite leggi, sul preoccupante problema dei sussidi straordinari di esercizio per quelle ferrovie che, non ancora ammodernate o comunque non ammodernabili, si trovano in gravi e deficitarie situazioni di bilancio, ed, infine, sul problema sempre più urgente della sistemazione delle reti suburbane delle grandi città, onde migliorare questo importantissimo settore di intenso traffico.

Nell'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la Commissione interministeriale presieduta dal Sottosegretario di Stato onorevole Mannironi, al quale rivolgo il mio vivo ringraziamento, ha esaminato nel corrente anno finanziario i progetti relativi all'ammodernamento delle ferrotramvie Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga, Suzzara-Ferrara, Parma-Suzzara, Intra-Premeno, Ferrovia e Seggiovia Vesuviana e il secondo gruppo di lavori relativi all'ammodernamento della rete ferroviaria sarua.

Con l'esame di tali progetti, unitamente agli altri stati esaminati nei precedenti anni, sono stati pressochè totalmente impegnati i fondi messi a disposizione dalla suddetta legge, in quanto su 18 miliardi disponibili, sono stati approvati lavori per un importo complessivo di oltre 27 miliardi, cui corrisponde un contributo dello Stato nella misura di L. 17.816.815.147.

Poichè, però da un esame preventivo effettuato in linea di massima sui problemi di tutta la rete, rimangono ancora da risanare numerose altre aziende ferrotramviarie, affinché possa essere completamente tradotto in pratica lo spirito informatore che presiedette alla emanazione della legge sull'ammodernamento, ho chiesto lo stanziamento di nuovi fondi ad integrazione dei 18 miliardi suddetti, nella misura di 6 miliardi.

Per alcune ferrovie, poi, sono stati approvati dal Parlamento appositi provvedimenti legislativi allo scopo di procedere a specifici miglioramenti degli impianti fissi e del materiale rotabile, che non potevano essere adottati nei limiti delle facoltà conferite all'Amministrazione dalla legge per l'ammodernamento.

Ricorderò, in particolare, la Ferrovia Circumflegrea, la cui costruzione consentirà la realizzazione di un utilissimo anello suburbano per la città di Napoli; la Ferrovia Circumvesuvia-

na, per la quale è stato previsto un concorso straordinario dello Stato nelle spese per eliminare tre pericolosi attraversamenti a livello del nuovo raddoppio di binario sul tronco Barra-Torra del Greco; la Ferrovia Garganica, per la quale si è provveduto alla riparazione dei danni arrecati dall'alluvione del 1955, che aveva imposto la interruzione del servizio sul tratto Bagnano-Peschici.

È stato inoltre predisposto un disegno di legge, già approvato dal Senato, per l'aumento, nei limiti necessari, degli stanziamenti già autorizzati per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè.

Circa, poi, la costruzione della ferrovia Bari-Barletta debbo informare il senatore Crollalanza che, avendo il comune di Bari richiesto, nell'interesse urbanistico della città, una diversa sistemazione del tratto terminale della ferrovia, sono attualmente in corso particolari studi diretti ad esaminare la possibilità e l'opportunità di addivenire alla modifica del tracciato precedentemente studiato. Quindi il ritardo deriva da una iniziativa presa dal comune di Bari.

Tuttavia, si è riconosciuta l'opportunità di dar corso, intanto, alla costruzione della sottostazione di Andria con relativa linea primaria di alimentazione, alla posa in opera della linea di contatto e delle linee telefoniche da Barletta a Bitonto, nonchè alla sistemazione di tutte le opere accessorie. (*Interruzione del senatore Crollalanza*). Lei, onorevole Crollalanza, che ha la possibilità di far accertamenti a Bari presso l'amministrazione comunale: vedrà che il ritardo non è imputabile all'Amministrazione ferroviaria. Le è anche noto che il finanziamento era stato assicurato con legge apposita, con il concorso del Comune e con quello della Cassa per il Mezzogiorno.

Per completare il quadro della situazione delle linee ferroviarie, in concessione all'industria privata, ritengo opportuno accennare alla sostituzione dei mezzi ferroviari con servizi automobilistici. Essa è stata proseguita con prudente cautela, resa tanto maggiormente necessaria in quanto tale iniziativa si è dovuta effettuare in un clima non sempre favorevole per l'atteggiamento delle popolazioni, le quali però hanno successivamente dovuto riconoscere l'opportunità dei relativi provvedimenti.

Infatti, l'esercizio con mezzi automobilistici si è dimostrato apportatore di sensibili benefici, contribuendo in misura notevole alla realizzazione di condizioni di traffico più rispondenti alle effettive esigenze degli utenti, data la maggiore elasticità del mezzo automobilistico e la sua naturale adattabilità alle mutevoli necessità dei traffici.

Le sostituzioni realizzate ammontano a tutt'oggi ad una lunghezza complessiva di chilometri 762, in base alla legge sull'ammodernamento, e di Km. 1980, in base alla legge 14 ottobre 1932, n. 1496, talchè, complessivamente, Km. 2.742 di ferrotramvie sono stati sostituiti con autoservizi.

Posso, comunque, assicurare il Parlamento che l'esame degli elementi di ordine tecnico, economico e sociale in vista delle determinazioni da adottare è sempre stato eseguito con ogni accuratezza, ed ancor più lo sarà, tenendo in particolare considerazione le esigenze delle popolazioni interessate.

A questo punto, un accenno desidero fare al problema della metropolitana di Roma, con particolare riguardo al costruendo secondo tronco.

È noto che, in base al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, la concessione di linee metropolitane — per la città di Roma — è riservata al Governo. E per i finanziamenti necessari occorrono provvedimenti legislativi *ad hoc*, che li autorizzino.

In tal senso, infatti, si è provveduto per il primo tronco, ormai da tempo in esercizio, i cui risultati di gestione possono dirsi più che soddisfacenti e lasciano ben prevedere per gli ulteriori futuri sviluppi.

Per quanto riguarda questo primo tronco, faccio rilevare che — malgrado esso sia limitato dalla stazione Termini all'E.U.R. — la frequentazione giornaliera sul medesimo è pari a circa 35 mila viaggiatori, con punte massime fino ad 80 mila e la gestione è quasi in pareggio.

Per quanto riguarda il secondo tronco, destinato a congiungere la stazione Termini con il Piazzale Flaminio e la zona degli impianti sportivi, posso dichiarare che, fin da quando assunsi il Dicastero dei trasporti, fu dato impulso agli studi e alle progettazioni necessa-

rie. È infatti da tempo che gli uffici del mio Ministero hanno predisposto, per tutto ciò che riguardava la loro competenza, il progetto di massima per la costruzione dell'impianto nonché lo schema di provvedimento legislativo per il finanziamento della opera.

La spesa necessaria è prevista in 24 miliardi, dei quali 20,5 per la costruzione della sede ferroviaria, i fabbricati e l'armamento e 3,5 per gli impianti di segnalamento, elettrificazione e materiale rotabile.

Il disegno di legge, non appena ottenuto l'assenso del Tesoro, sarà sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri e quindi subito all'esame del Parlamento. E se il Ministero del tesoro non ha potuto finora dare il suo assenso, ciò è chiaramente derivato, nella necessaria gradualità delle spese pubbliche, dalla maggiore urgenza di altri stanziamenti.

In tale situazione è, naturalmente, difficile formulare previsioni sull'epoca in cui l'opera potrà essere condotta a termine, anche perchè il progetto esecutivo dovrà essere predisposto dall'impresa che risulterà concessionaria dei lavori.

Posso comunque assicurare che svolgerò tutto il mio interessamento in seno al Governo e particolarmente con il collega del Tesoro affinché il problema venga risolto nel modo migliore.

Lo sviluppo della motorizzazione civile, superiore ad ogni previsione, ha proposto problemi dei quali studiosi e tecnici quotidianamente si occupano nell'intento di disciplinare il fenomeno in tutte le sue manifestazioni.

Nel 1938 circolavano in Italia 373.000 autoveicoli mentre nel 1956 tale cifra è salita a 1.450.000.

Nell'intervallo di un anno, e cioè dal 1955 al 1956, il numero degli autoveicoli in circolazione è aumentato di circa 200.000 unità e la esportazione ha avuto un ulteriore incremento di 12.000 unità. È da notare che, nel 1956, la esportazione ha rappresentato il 27,6 per cento della produzione.

Anche la densità dei veicoli in rapporto alla popolazione è in costante aumento: attualmente la proporzione è di un autoveicolo per circa 40 abitanti.

Altrettanto interessanti appaiono i dati relativi al settore dei motoveicoli, che ha favorito l'occupazione di un rilevante numero di lavoratori, e ha arrecato un sensibile apporto alla nostra bilancia dei pagamenti con l'acquisizione di divise pregiate, grazie ai prodotti esportati.

Tuttavia l'incremento del numero dei mezzi motorizzati ha posto sul tappeto problemi complessi e di non sempre facile soluzione, specie per quanto riguarda la viabilità.

Nel 1956 si sono verificati in Italia 166.260 incidenti, con 6.796 morti e 134.816 feriti.

È vero che negli ultimi anni si è constatata una certa riduzione nelle percentuali degli incidenti rispetto al numero dei veicoli circolanti; ma, ciò nonostante, le cifre succitate dimostrano tutta la gravità del fenomeno e impongono l'obbligo di trovare urgentemente efficaci rimedi.

Per promuovere una maggiore sicurezza di circolazione e una migliore organizzazione del traffico il mio Ministero svolge da tempo una vasta e profonda azione.

Viene, in particolare, svolta una vasta campagna per l'educazione stradale, attuata secondo i più moderni criteri, ed ho anche promosso la istituzione, presso l'Università degli Studi di Roma, di un corso di perfezionamento in ingegneria del traffico, che spero di poter estendere anche ad altre Università.

Ma i corsi, le scuole, le iniziative sviluppate dal mio Ministero, in collaborazione con vari Enti, attraverso la stampa, la radio, la televisione ed in altri modi — iniziative che hanno apportato un contributo notevole alla campagna per l'educazione stradale — devono tendere prevalentemente a formare l'elemento uomo, ad accertarne e perfezionarne le capacità necessarie per la circolazione stradale, ad inculcargli quel principio che non dovrebbe mai dimenticare: che, cioè, la strada è di tutti — ivi compresi, naturalmente, i pedoni — e che, pertanto, ognuno ha il dovere di salvaguardare non solo la propria ma anche l'altrui incolumità.

Regolamentazione delle scuole per conducenti di autoveicoli. Un altro problema al quale l'Amministrazione ha dedicato la sua attenzione è quello della regolamentazione delle scuole per conducenti di autoveicoli.

Ogni anno vengono abilitate alla guida oltre 300.000 persone.

Noi abbiamo dato ordini rigorosi ai nostri Ispettori della Motorizzazione; mi basti dire che lo scorso anno circa 90 mila persone si son viste rifiutare la patente di guida. Gli abilitati vengono preparati, per la massima parte, da scuole di guida, e, pertanto, non si poteva non intervenire efficacemente presso queste ultime perchè fosse dato un migliore grado di preparazione ai candidati, disciplinandone l'attività con norme appropriate.

Il problema dei motori nella circolazione motorizzata. Esaminando il problema della circolazione nei suoi molteplici aspetti, desidero accennare ad un fenomeno che viene attentamente studiato per i suoi gravi riflessi. Alludo al fenomeno della rumorosità del traffico stradale, che si ripercuote dannosamente sulla salute dei cittadini.

L'azione per la repressione della rumorosità del traffico stradale, intrapresa da tempo, è stata proseguita, nel 1956, con intensificata assiduità e con metodi che possiamo dire sensibilmente migliorati.

È stata perfezionata la collaborazione degli Ispettorati Compartimentali della M.C.T.C. con le Autorità comunali e con gli altri organi preposti alla vigilanza del traffico stradale, nella applicazione delle norme per l'accertamento dei rumori dei veicoli a motore, pervenendo a risultati più soddisfacenti di quelli segnalati per l'anno precedente.

Per quanto riguarda il Codice della strada, il Ministero dei trasporti collabora intensamente con quello dei lavori pubblici affinché il Codice della strada venga elaborato in via definitiva nel migliore modo possibile, tenendo conto anche delle osservazioni a suo tempo fatte dalle varie Organizzazioni in sede di esame del progetto elaborato dal noto Comitato di studio.

Con la legge delega saranno fissate le direttive e i limiti nei quali l'Amministrazione dovrà operare per la emanazione, nel termine stabilito, delle nuove discipline legislative della circolazione stradale.

Nel settore della navigazione interna l'intervento dello Stato si è concretato nella concessione di lire 1.305.100.542 per riparazioni

di danni di guerra e di lire 1.640.580.404 per ammodernamento.

Le vie navigabili, in Italia, sono lunghe, nel loro complesso — fiumi, canali, lagune — oltre 2.200 chilometri; sui laghi si snodano servizi pubblici di linea per 400 chilometri circa.

A proposito dei nostri laghi, intendo esprimere il mio più sentito compiacimento per la approvazione da parte del Senato dell'Ente per la gestione governativa del traffico lacuale.

In precedenza, sul Lago Maggiore, sul lago di Como e sul lago di Garda, il traffico era gestito da concessionari ai quali dovevamo corrispondere annualmente sussidi straordinari per centinaia di milioni. Oggi abbiamo instaurato sugli stessi la nostra gestione commissariale — che si trasformerà in gestione di Stato — ed abbiamo apportato miglioramenti sostanziali ai servizi.

Da ciò è derivato un notevole incremento al movimento turistico, concretatosi nella stagione scorsa in oltre un milione di turisti in più di quella precedente, con grande beneficio, naturalmente, delle zone rivierasche e dell'economia generale.

I modernissimi ed eleganti natanti, i traghetto per il trasbordo degli autoveicoli e la perfetta organizzazione del servizio sono oggi oggetto di ammirazione anche da parte dei turisti stranieri, e la Svizzera, sul lago Maggiore, ha affidato a noi il servizio anche per la sua zona. E lasciatemi ricordare con piacere il grande entusiasmo che animava i cittadini di Locarno allorchè ci presentammo, con una modernissima nave, nelle loro acque per la inaugurazione del servizio.

Per quanto concerne il lato economico della gestione, per il lago Maggiore abbiamo avuto un attivo di circa 20 milioni, per quello di Como ci avviamo verso il pareggio ed altrettanto avverrà per il lago di Garda quando avremo realizzato tutto il nostro programma di ammodernamento.

Contiamo senz'altro di poter portare i bilanci in attivo, dimostrando che in questo caso la gestione statale può risultare proficua.

La flotta adibita ai servizi di navigazione interna raggiunge, senza tener conto del numerosissimo naviglio minore, la non trascura-

bile cifra di 2.000 unità con potenziale di oltre 130.000 tonnellate di soli trasporti merci.

Il volume di traffico annuo, che si aggira attualmente sui due milioni e mezzo di tonnellate di merci, è in costante aumento. Nuovi servizi, organizzati secondo moderne concezioni tecniche, si stanno affermando sul Po, per il trasporto di notevoli quantità di prodotti petroliferi da Venezia a Mantova e Cremona.

È intendimento del Ministero incoraggiare e sostenere le iniziative intese a riportare ai suoi naturali traffici la navigazione interna, poichè ad essa non solo sono legate la vita e il lavoro di una larga manovalanza, di equipaggi, aziende, cantieri, cooperative, ma anche in considerazione della loro importanza quale fattore economico per il trasporto soprattutto di merci di massa.

È appunto allo scopo di agevolare ogni sana iniziativa che, come accennato anche dal relatore, il Governo ha presentato un disegno di legge che contiene provvidenze analoghe ad altre già adottate per la navigazione marittima, destinate a contribuire, con l'intervento dello Stato, nell'opera di potenziamento dei trasporti idroviari.

Prendo atto con piacere delle assicurazioni dell'onorevole Corbellini, che il provvedimento, già approvato dalla Commissione trasporti della Camera, sarà, con la massima sollecitudine ed attenzione, esaminato dalla VII Commissione del Senato.

Per quanto riguarda il problema tecnico mi trovo di fronte ad un valoroso maestro e non posso fare altro che aderire a quanto il senatore Corbellini ha detto.

Il senatore Corbellini è uno di quegli esperti che hanno sempre il loro regolo in tasca; sa far bene i calcoli e sa dare buoni consigli, che accettiamo volentieri.

Ometterò di citare cifre inerenti alle auto-linee viaggiatori, in quanto già l'onorevole relatore, nella sua esaurientissima relazione, ha indicato i più interessanti dati statistici che si riferiscono a questo importante settore.

Risulta che, nonostante il grande sviluppo già assunto dalla rete automobilistica nazionale, si è verificato un ulteriore notevole incremento di autolinee; ciò conferma non sol-

tanto la piena vitalità di tale mezzo di trasporto, ma anche le sue caratteristiche dinamiche nel fronteggiare e soddisfare prontamente le sempre nuove esigenze di traffico, che si accompagnano all'aumento della popolazione e al continuo elevarsi del suo tenore di vita.

Non v'ha dubbio che questione di preminente importanza sia quella delle autostazioni, che comporta, tuttavia, notevoli difficoltà, soprattutto per la scarsa disponibilità di aree idonee per il costo elevato degli impianti e per la esigenza di evitare gravose incidenze economiche sui servizi e sugli utenti.

Consapevole, tuttavia, dell'importanza del problema, ho svolto ogni opportuna azione al riguardo, facendo anche affidamento sullo spirito di iniziativa e di fattiva collaborazione di cui hanno in genere, sempre dato buona prova, i settori più direttamente interessati.

Qualche cosa, per la verità, si è già fatto: ma si tratta di realizzazioni isolate anche se talvolta molto apprezzabili.

Occorre predisporre e realizzare programmi su vasta scala: lungo le linee automobilistiche devono sorgere stazioni e pensiline, poiché non è più ormai concepibile che un cittadino, costretto talvolta per ore ad attendere il passaggio di un servizio di linea, debba rimanere esposto al sole, alla pioggia, all'inclemenza del tempo.

Ed è giusto che i concessionari contribuiscano con parte dei benefici che ricavano dalla loro attività alla realizzazione di questo programma.

Assicuro che il Senato che sto affrontando seriamente il problema e desidero risolverlo, impegnando, a questo fine, l'azione del mio Ministero.

Ed, in proposito, con circolare del 25 marzo scorso ho impartito disposizioni agli Ispettorati compartimentali perchè predispongano subito nell'ambito delle rispettive circoscrizioni una indagine preliminare, previ contatti con le locali Associazioni di categoria dei concessionari, diretta a rilevare le esigenze più immediate di autostazioni.

Ringrazio il senatore Porcellini che, col suo intervento, mi ha dato occasione di fare qual-

che precisazione sulle questioni che riguardano gli autotrasporti di merci.

Devo premettere che, mentre il senatore Porcellini ha rilevato una mia presunta predilezione per questo speciale tipo di trasporto, la categoria degli autotrasportatori mi ha talvolta rimproverato perchè io avrei la tendenza ad essere prevalentemente Ministro delle ferrovie.

Questo duplice, contrastante rimprovero mi induce, quindi, a ritenere che mi mantengo nella giusta via di mezzo.

La verità è che il settore va assumendo una importanza sempre maggiore.

Gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci che ammontavano, nell'anno 1956, a 464.748, per una portata complessiva di quintali 10 milioni e 659.859, nel 1957 hanno raggiunto le seguenti cifre: n. 497.919 per quintali 11 milioni e 433.162. L'incremento annuale è stato, quindi, di n. 33.171 unità, pari al 7 per cento circa.

Come noto, il parco è diviso in due grandi branche: quella per conto di terzi, che costituisce il settore professionale degli autotrasportatori, e quella privatistica delle aziende in conto proprio.

Notoriamente è una attività questa che, avendo percorso molto cammino negli ultimi anni, risente di un palese disagio economico dovuto in parte anche alla inadeguatezza delle norme che regolano attualmente questo esercizio di per sé quanto mai eterogeneo.

Per quanto riguarda il conto proprio non vi è dubbio che sarà necessario intervenire, con la collaborazione delle stesse Aziende industriali, per regolare più razionalmente la sfera di competenza di tale settore.

Circa il settore del trasporto professionale ritengo appropriata l'azione dell'Ente autotrasporti merci, che per le sue caratteristiche di ente pubblico e per la sua struttura, è in grado di realizzare una agevole collaborazione con le categorie interessate, e può garantire un adeguato intervento, che è anche reclamato dal disagio denunciato dagli autotrasportatori, dalla crescente pressione che questa libera attività esercita indiscriminatamente sull'esercizio delle Ferrovie dello Stato, nonché dalle impellenti esigenze del traffico stradale.

Due sono peraltro i punti sui quali occorre insistere: il primo, una severa repressione del sovraccarico che costituisce un costante pericolo per la pubblica incolumità, una maggiore ed incontrollabile usura delle strade ed una illecita concorrenza fra gli operatori, il secondo, l'adozione di provvedimenti che favoriscano una naturale intesa fra l'esercizio ferroviario e quello stradale per riequilibrare il traffico sulla base di criteri economici accettabili sia dagli operatori, che dagli utenti e che adeguino le correnti di traffico alle effettive possibilità della strada e della rotaia.

Il notevole apporto della tecnica, anche in questo campo di attività, consente il progressivo miglioramento dei mezzi nel ramo soprattutto dei trasporti specializzati, che sono da favorire nella loro attività.

Voglio ricordare il notevole miglioramento delle prestazioni e l'incremento del parco frigorifero e dei trasporti di liquidi e di quelli speciali in genere, nonché le iniziative adottate dall'E.A.M. per favorire il trasporto internazionale e l'esportazione di derrate deperibili in particolare.

I progressi fin qui realizzati e il fervore che anima queste benemerite categorie mi inducono a ritenere che nel prossimo avvenire potremo realizzare le premesse per una soddisfacente stabilizzazione economica di questo settore.

Ma l'azione del Ministero non si esaurisce nel campo dei trasporti interni.

L'estendersi delle relazioni sociali anche oltre i confini nazionali ha reso necessari continui contatti fra i vari Paesi.

Allo stato attuale funzionano organismi internazionali quali, ad esempio, la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, della quale mi onoro di essere Vice Presidente, il Comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa — ambedue con organi sussidiari di carattere permanente o temporaneo —, la Commissione trasporti interni dell'Organizzazione Internazionale del lavoro, le Convenzioni internazionali viaggiatori e merci per il trasporto ferroviario; mentre altri organismi aventi finalità più generali quali la C.E.C.A. e l'O.E.C.E. si occupano pure di trasporti, per le funzioni essenziali che essi

rivestono per il raggiungimento delle finalità medesime.

Inoltre, accordi bilaterali sono stati direttamente conclusi o sono in corso di trattazione con la Francia, la Svizzera, l'Austria, la Jugoslavia, l'Olanda, il Belgio, la Repubblica federale tedesca, ecc.

Particolare importanza rivestono le intese concluse con il Governo elvetico a proposito della navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano, nonché sull'ammodernamento di alcune comunicazioni ferroviarie secondarie di comune interesse per i due Paesi.

Nuovi e più vasti orizzonti aprirà all'Europa l'attuazione del Trattato istitutivo della Comunità economica europea, di recente sottoposto all'esame del Parlamento.

Nella Comunità economica europea, il problema dei trasporti si presenta sotto un duplice aspetto; quello di un settore di attività economica destinato, come gli altri settori, ad integrarsi nel Mercato comune e quello relativo al servizio reso — essenziale per il buon funzionamento degli scambi — che deve avvenire senza discriminazioni basate sulla nazionalità degli appartenenti alla Comunità stessa.

Per questa considerazione, nel Trattato sono contenute norme e procedure speciali applicabili al settore dei trasporti, norme che trovano il loro presupposto nel principio fondamentale che gli Stati membri debbono perseguire gli obiettivi del Trattato nel quadro di una politica comune dei trasporti.

Ritengo superfluo, allo stato attuale, scendere ad una approfondita disamina delle norme del Trattato, la cui applicazione, involgendo principi, sistemi e criteri diversi da Paese a Paese, costituirà un compito tutt'altro che facile.

Essenziale si presenta l'importanza dei servizi di trasporto per la realizzazione di tali mercati unificati. Problemi nuovi e di difficile soluzione impegnano l'Amministrazione, che è chiamata a compiti nuovi e complessi.

Comunque, lo spirito di solidarietà che unisce i sei Paesi verrà certamente a risolvere ogni eventuale possibile divergenza di opinioni sui problemi che verranno in discussione.

Onorevole Presidente, onorevoli senatori, la rassegna che ho testè fatta dei maggiori problemi dei trasporti testimonia, pure nella sua necessaria concisione, quale intima connessione esista tra la politica dei trasporti e la politica economica generale.

È stato detto, e giustamente, che le comunicazioni rappresentano l'indice della civiltà di un popolo.

Ce ne hanno fornito un indiscutibile esempio i Romani con le loro 73 strade consolari, le quali, mentre all'inizio rappresentarono uno strumento di conquista, furono poi grandi mezzi di diffusione della civiltà.

Ed invero, gli uomini quanto più si avvicinano e si conoscono, tanto più si apprezzano, si stimano e desiderano vivere in pace.

I riflessi del bilancio della mostra più grande azienda di Stato sul bilancio generale, le interferenze della struttura delle tariffe ferroviarie nel settore della produzione e dei consumi, le ripercussioni della stessa azione amministrativa e organizzativa dell'Azienda ferroviaria nel vasto campo dei rapporti sociali ed economici, i molteplici interventi dello Ispettorato della M.C.T.C. nei fenomeni, in continua espansione, della motorizzazione: sono questi gli aspetti più salienti della vastità e della complessità della politica dei trasporti.

Politica che impone, oltre ad una visione chiara dei problemi, una azione ispirata al superiore interesse pubblico e nello stesso tempo una attuazione graduale e prudente.

Le nostre energie sono al servizio di questa nobile impresa: giungere, attraverso un'opera certamente ardua e necessariamente graduale e proiettata nel futuro ad assicurare al Paese un efficiente sistema di trasporti che poggi su salde basi economiche e sia al livello delle più moderne conquiste della tecnica.

Onorevoli senatori, dopo aver illustrato a voi le finalità della mia dura e diuturna fatica, non posso chiudere il mio discorso senza rivolgere pubblicamente in questa Aula un attestato di gratitudine a tutti i miei collaboratori: dal mio valoroso Sottosegretario, onorevole Mannironi, al mio Capo di Gabinetto, ai componenti tutti del Gabinetto e della Segre-

teria, ai due Direttori generali, ai Capi dei servizi e Capi dei Compartimenti delle Ferrovie dello Stato e Ispettori compartimentali della motorizzazione civile, a tutto il personale di ogni grado e qualifica delle due Amministrazioni alle quali sono preposto, per la capacità, la competenza, l'attaccamento al dovere, lo spirito di sacrificio sempre da tutti dimostrato.

Con questi collaboratori a fianco e con questo personale, la mia grave fatica è stata spesso alleviata ed il mio lavoro si è svolto con grande serenità d'animo.

E permettetemi di rivolgere un ringraziamento ed un saluto particolare al personale delle Ferrovie dello Stato; a questo personale del quale — parlando un giorno a Venezia in una cerimonia ufficiale alla presenza del Capo dello Stato — ricordai, con grande commozione, i 3.700 morti ed i 7.000 infortunati sul lavoro negli ultimi venti anni.

Questo contributo di sacrificio da parte dei nostri ferrovieri è di tutti i giorni.

Mi consenta il Senato di rivolgere da questa tribuna a tutti questi lavoratori il senso della mia profonda riconoscenza e affettuosa fraternità. (*Vivi applausi. Molte congratulazioni.*)

(*Dati e tabelle allegati all'intervento del Ministro dei trasporti.*)

INCREMENTO DEL TRAFFICO NEI PRIMI MESI DEL 1957

Viaggiatori/Km.:

| | |
|----------------------------|---------------|
| 1° bimestre 1956 . . . | milioni 3.238 |
| 1° bimestre 1957 . . . | » 3.409 |
| aumento medio 5 per cento. | |

Tonnellate caricate:

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| 1° trimestre 1956 . . . | milioni 12.63 |
| 1° trimestre 1957 . . . | » 13.85 |
| aumento medio circa 10 per cento. | |

Carrì caricati:

| | |
|----------------------------------|---------------|
| 1° trimestre 1956 . . . | milioni 1.088 |
| 1° trimestre 1957 . . . | » 1.158 |
| aumento medio circa 7 per cento. | |

541ª SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1957

SVILUPPO DEL TRAFFICO FERROVIARIO 1938-39 - 1956

| In milioni di; | 1938-39 | 1954 | 1955 | in valore assoluto | 1956 | | |
|--|----------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------------------|------|------|
| | | | | | Coefficiente di aumento rispetto al | | |
| | | | | | 1938-39 | 1954 | 1955 |
| TRENI - Km.: | | | | | | | |
| Trazione a vapore | 81,9 | 62,9 | 63,5 | 59,4 | | | |
| Trazione elettrica | 76,3 | 113,6 | 121,9 | 128,2 | | | |
| Trazione a comb. inter. | 33,6 | 37,4 | 39,2 | 41,8 | | | |
| In complesso | 191,8 | 213,9 | 224,6 | 229,4 | 1,19 | 1,07 | 1,02 |
| LOCOMOTIVE - Km.: | | | | | | | |
| Traz. a vapore. | 110,6 | 86,8 | 88,5 | 84,5 | | | |
| Trazione elettrica | 92,6 | 141,9 | 153,1 | 160,2 | | | |
| Trazione a comb. interna | 38,9 | 60,3 | 63,9 | 69,6 | | | |
| In complesso | 242,1 | 289 - | 305,5 | 314,3 | 1,30 | 1,09 | 1,03 |
| ASSI - Km.: | | | | | | | |
| Trazione a vapore | 5.996,7 | 1.978,1 | 2.008,9 | 1.858 - | 1,28 | 1,09 | 1,02 |
| Trazione elettrica | | 4.828 - | 5.282,8 | 5.574,7 | | | |
| Trazione a comb. interna | | 251,6 | 266,8 | 288,9 | | | |
| In complesso | | 7.057,7 | 7.558,5 | 7.721,6 | | | |
| VIAGGIATORI - Km.: | | | | | | | |
| Viaggiatori - Km. | 11.772 - | 21.529,4 | 22.654,8 | 24.386 - | 2,07 | 1,13 | 1,08 |
| Viaggiatori | 167 - | 391 - | 398 - | 400 - | 2,40 | 1,03 | 1,01 |
| Tonnellate - Km. | 11.553 - | 12.661,6 | 13.460,2 | 14.075,4 | 1,22 | 1,11 | 1,05 |
| Tonnellate | 47,4 | 45,4 | 50 - | 53,8 | 1,13 | 1,18 | 1,07 |
| PRODOTTI: | | | | | | | |
| Viaggiatori e bagagli | 1.613 - | 110.969 - | 116.946 - | 123.670 - | 76,6 | 1,11 | 1,06 |
| Merci | 2.420 - | 96.359 - | 101.331 - | 110.865 - | 45,8 | 1,15 | 1,09 |
| In complesso | 4.033 - | 207.328 - | 218.277 - | 234.535 - | 58,1 | 1,13 | 1,08 |
| RIVALUTAZIONE: | | | | | | | |
| Tariffe viaggiatori | 1 | 31 | 31 | 37 | | | |
| Tariffe merci | 1 | 36 | 36 | 39 | | | |
| PRODUTTIVITÀ DI ESERCIZIO espressa dal raffronto: | | | | | | | |
| Fra le prestazioni fornite (viagg. Km. tonn. Km.) ed i mezzi impiegati (treni-Km.) servizi viaggiatori | 1 | | 1,57 | 1,60 | | | |
| Servizi merci | 1 | | 1,18 | 1,21 | | | |
| In complesso | 1 | | 1,34 | 1,37 | | | |

MATERIALE ROTABILE LA CUI COSTRUZIONE E' STATA COMMISSIONATA ALLA
INDUSTRIA IN DIPENDENZA DEL PROVVEDIMENTO DEI 50 MILIARDI

| | Materiale rotabile consegnato agli impianti dal 1° luglio 1955 al 30 aprile 1957 | Materiale rotabile ordinato e in corso di ordinazione già finanziato |
|---------------------------------------|---|--|
| Locomotori | 104 | 86 |
| Elettromotrici | 16 | 41 |
| Automotrici | 91 | 98 |
| Locomotive Diesel | — | 25 |
| E T R 300 | — | 1 |
| E T E 200 | — | 4 |
| Rimorchi per elettromotrici | 16 | 51 |
| Rimorchi per automotrici | 1 | 95 |
| Carrozze | 225 | 203 |
| Carri di vario tipo | 585 | 5.567 |
| Postali e bagagliai | — | 95 |

**Annunzio di presentazione
di disegno di legge.**

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

« Modifica alle norme della legge 5 maggio 1948, n. 940, relative al passaggio a ruolo del personale salariato del Ministero della difesa » (2032).

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

Ripresa della discussione.

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

Il primo ordine del giorno è del senatore Porcellini.

CORBELLINI, *relatore*. Per la prima parte dell'ordine del giorno ritengo che si debba

tener presente quello che ha dichiarato l'onorevole Ministro circa il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda la seconda parte, sembrerebbe che non sia da accettare un preciso impegno del Governo ma eventualmente una sola dichiarazione: porre in esame il problema proposto. Comunque a questa parte risponderà il Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per la prima parte la quota indicata, che è di 80 e non di 70 miliardi, è compresa nel piano stralcio per la prima attuazione del programma ferroviario inserito nello « Schema di sviluppo dell'occupazione del reddito ».

Le istanze che richiedono una dilatazione degli investimenti e delle spese del Ministero dei trasporti dovrebbero essere poste prima di decidere l'entità dei finanziamenti da assegnare alle Ferrovie dello Stato, che, com'è noto, vengono compresi negli stanziamenti del bilancio del Tesoro.

Resi definitivi tali stanziamenti con l'approvazione dei Bilanci finanziari, il Ministro

dei trasporti non può, conseguentemente, che limitare i suoi programmi ai fondi così assegnati.

La questione riguardante il miglioramento della viabilità minore è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. La competenza del Ministero dei trasporti riguarda la motorizzazione, ma la parte relativa alla costruzione della rete stradale, è di competenza dell'A.N.A.S.; per la viabilità minore c'è una apposita direzione generale al Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'accordo con l'A.N.A.C., debbo dire che l'accordo stipulato nel 1953, ha avuto sostanzialmente lo scopo di migliorare i rapporti di coesistenza tra rotaia e strada. I funzionari del Ministero dei trasporti che fanno parte della Commissione prevista dall'accordo hanno sempre ottenuto una disciplina dei prezzi che non siano su un piano di concorrenza e posso assicurarla che siamo vigilanti in questo senso. Abbiamo sempre controllato che in tutti i servizi paralleli le autolinee abbiano le stesse tariffe delle ferrovie dello Stato. (*Interruzione del senatore Porcellini*). Pressioni non occorrono: i miei funzionari hanno ordini precisi, categorici, e sarebbe illogico che dovessimo far parte di una commissione per sentir deliberare qualcosa che è contro lo spirito della convenzione, che è stata fatta proprio per aver modo di vigilare e controllare.

PRESIDENTE. Senatore Porcellini, insiste sul suo ordine del giorno?

PORCELLINI. Dovrei insistere, perchè non mi ha soddisfatto la parte che riguarda la A.N.A.C. in modo particolare. Vorrei assicurazioni più esplicite.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se ella avrà la cortesia di venire da me, o io da lei, potrò farle vedere i verbali dai quali avrà la prova che le posizioni nostre sono fonda-

mentalmente sostenute. Se ci fosse qualche notizia di abuso, me la segnali: sono qui per reprimere nel modo più assoluto.

PORCELLINI. Non insisto per la votazione.

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

CORBELLINI, *relatore*. Per quanto attiene al primo ordine del giorno del senatore Tartufoli faccio presente che il Ministro ha già risposto nel corso del suo intervento relativo ai prossimi programmi di elettrificazione delle linee ferroviarie. Per la linea San Benedetto - Porto d'Ascoli - Ascoli Piceno mi rimetto a quanto riterrà di dichiarare il signor Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già detto che nel quadro dell'elettrificazione occorre seguire un criterio di priorità, elettrificando quei tronchi che già lo sono nelle parti terminali e che occorre collegarle. Si tratta anche di una esigenza di economia.

L'elettrificazione della Pescara-Ancona, non solo è già in priorità nel nostro bilancio, ma spero di potere ottenere, approvata che sia la legge per i nuovi stanziamenti in favore della Cassa del Mezzogiorno, i fondi necessari almeno per la Pescara-San Benedetto del Tronto, fondi che in linea di massima il Ministro Campilli mi ha già promesso.

Nel corso del mio intervento le ho dato assicurazioni anche in merito al secondo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Tartufoli, insiste nei suoi ordini del giorno?

TARTUFOLI. Dopo le esplicite ed esaurienti dichiarazioni dell'onorevole Ministro, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Seguono gli ordini del giorno del senatore Cappellini.

CORBELLINI, *relatore*. Per quanto riguarda la linea ferroviaria Rimini-Novafeltria, il signor Ministro, ci dirà quali sono i

programmi da attuare. Mi rimetto al Governo per le dichiarazioni che ritiene di fare al riguardo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per questa linea ferroviaria ho già fatto delle comunicazioni; ritengo pertanto di poter accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

CAPPELLINI. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno del senatore Cappellini.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Studierò le possibilità di reperire la somma necessaria. Vedono, onorevoli senatori — e con questo mi rivolgo un po' a tutti i presentatori di ordini del giorno — se dovessi fare la somma dei miliardi occorrenti per soddisfare tutte le esigenze segnalatemi, si arriverebbe a cifre ingentissime. Ma ci deve essere una gradualità nelle spese, perchè noi ci troviamo di fronte a taluni problemi della massima urgenza.

Mi disse un giorno un mio amico: voi, ferrovia, avete le scarpe rotte; prima di comperare la pelliccia alla moglie, mettetevi a posto con le scarpe. E' vero; le nostre linee ferroviarie, cioè le nostre scarpe, sono state ricostruite soltanto con i mezzi che avevamo a disposizione. Il nostro armamento, le nostre rotaie i nostri scambi sono arretratissimi; bisogna mettersi in condizioni di migliorare questo materiale, definitivamente, sostanzialmente. Ora, avendo a disposizione la cifra che ho indicato di 250 miliardi, devo necessariamente imporre una certa gradualità. Il problema ciascuno lo vede dal suo punto di vista, ma la soluzione dei vari problemi dev'essere graduale; bisogna, in sostanza, fare come la buona madre di famiglia che, alzandosi al mattino, provvede prima alle faccende più urgenti e poi alle altre.

Ad ogni modo, sono lieto delle segnalazioni e delle richieste che mi vengono fatte, anche

perchè sono motivate con molto buon senso e cortesia e senso di realtà delle cose; ma se facessi qui dichiarazioni e promesse che poi non fossi in grado di mantenere, me lo rimprovererei. Vi assicuro che non ci sono preferenze; per il Mezzogiorno d'Italia, sono convinto che è inutile parlare di progresso se non ci mettiamo prima in condizioni di sviluppare le ferrovie, specialmente laddove l'autotreno non può operare per le grandi distanze.

Sarei stato lieto se qualcuno di voi avesse prospettato possibilità di finanziamento da parte di qualche Ente. Infatti il Tesoro dello Stato deve provvedere alle necessità di tutti i Ministeri e non solo di quello dei trasporti. Quando avrò i fondi, assicuro che saranno spesi nel miglior modo possibile, cercando di fare tutto quanto è necessario.

Per quanto riguarda i doppi binari, debbo dire che, in sostanza, la questione è, almeno per ora, superata dalla tecnica, perchè, con i blocchi automatici, abbiamo ugualmente la possibilità di aumentare il traffico e, con le nuove locomotive, più pesanti, si può rimandare di qualche tempo la soluzione del problema dei doppi binari; il binario attuale, munito di appositi apparecchi, è sufficiente a poter smaltire quei determinati traffici.

CAPPELLINI. I due tratti estremi della Fabriano-Urbino sono in funzione, perciò l'economicità della riattivazione della linea è evidente.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso che prometterle di tener presente questa come tutte le altre esigenze. Per il momento i due miliardi da destinare a questa opera non sono disponibili. Mi dia modo di studiare la cosa.

CAPPELLINI. Sono 13 anni che attendiamo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se lei è in grado di trovare la copertura della spesa a norma dello articolo 81, io sarò ben lieto di venire incontro alla sua richiesta. Comunque le assicuro che di tutte le giuste segnalazioni terrò il massimo conto.

PRESIDENTE. Quindi l'ordine del giorno Cappellini si intende accettato come raccomandazione.

Segue l'ordine del giorno del senatore Alberti.

CORBELLINI, *relatore*. Le linee Civitavecchia-Orte e Attigliano-Viterbo sono, come dice l'onorevole presentatore, parallele e suppedintanti, quindi avranno in virtù di tali loro caratteristiche anche una funzione specificatamente sociale. Il Ministro pertanto potrà esaminare il problema sotto questo aspetto per vedere se le ferrovie deficitarie in questione debbano o meno essere tenute in servizio oppure essere sostituite con servizi autostradali.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Rispondo, in proposito, anche al senatore Angelilli. Il deficit di queste linee è di 241 milioni per la Civitavecchia-Orte e di 139 milioni per la Attigliano-Viterbo. Comunque non ho nessuna intenzione di prendere provvedimenti affrettati, anche perchè voglio mettere allo studio l'eventuale possibilità suggerita dal senatore Angelilli. Stiano tranquilli, onorevoli senatori, che modificazioni alla situazione attuale per ora non ve ne saranno.

ALBERTI. Io sono stato parchissimo di parole; mi basterebbe che lei aggiungesse una parola sola, cioè la parola « assicurazione »

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Assicuro che per ora nessun provvedimento verrà preso. Ma come vuole che impegni il futuro? Comunque, non è una questione che possa essere risolta nei prossimi mesi. In ogni caso il giorno in cui ci fossero ragioni per modificare la situazione attuale, non saranno adottati provvedimenti senza udire le parti interessate. Per il momento, le assicuro che nulla sarà modificato.

ALBERTI. Accetta almeno la condizione finale del senatore Corbellini, cioè quella concernente l'interesse sociale in armonia con gli articoli 1 e 35 della nostra Costituzione?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Senza altro.

PRESIDENTE. Quindi anche questo ordine del giorno è accettato come raccomandazione.

Segue l'ordine del giorno del senatore Imperiale.

CORBELLINI, *relatore*. Al senatore Imperiale, che ricorda le officine di 40 anni fa, quando eravamo insieme, a Foggia, faccio rilevare che il problema delle officine ferroviarie dell'Italia Meridionale, di Napoli (Pietrarsa e Granili) e di Foggia, è stato sempre tenuto in evidenza dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Pertanto, nel caso particolare dell'ammodernamento che viene richiesto per le necessità dei nuovi mezzi di trazione e del materiale rotabile che verranno impiegati nell'Italia Meridionale, esse saranno comprese nel piano organico di sviluppo delle officine che sicuramente verrà fatto, in sede tecnica competente.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella prima fase di completamento dell'officina di Foggia, ha già provveduto a portare a termine numerose opere. Sono da costruire e saranno costruite le attrezzature, i reparti saldatura, segheria, montaggio veicoli ecc. Poichè queste ultime sistemazioni richiedono il finanziamento di un miliardo, gli ostacoli che si frappongono alla soluzione del problema sono essenzialmente di carattere finanziario, in quanto, di fronte alle moltissime opere di preminente importanza che è necessario realizzare, sono notevoli le difficoltà che l'Amministrazione incontra per reperire altri fondi. Ad ogni modo tengo ad assicurare il senatore Imperiale che nulla sarà tralasciato per avviare gradualmente il problema a proficua soluzione.

PRESIDENTE, Senatore Imperiale, mantiene il suo ordine del giorno?

IMPERIALE. Concordo con le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, esprimendo l'augurio che l'opera venga presto realizzata con lo stanziamento immediato di una, sia pur modesta somma per la costruzione di un altro capannone.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Nacucchi. Poichè il senatore Nacucchi è assente, il senatore Crollalanza ha comunicato di far suo l'ordine del giorno.

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta di un problema puramente esecutivo, di carattere tecnico. Per la prima parte dell'ordine del giorno posso osservare che non si deve ritenere determinante un disastro ferroviario più o meno grave per provvedere alla costruzione di un doppio binario nella linea attualmente a semplice binario. Purtroppo disastri possono verificarsi per deficienze tecniche od umane tanto nelle ferrovie a doppio come in quelle a semplice binario. Comunque il problema prospettato, che è strettamente inerente alla sicurezza della circolazione dei treni, ha un aspetto squisitamente tecnico che la Direzione delle ferrovie avrà certamente studiato nel senso di garantire la circolazione dei treni; in ogni modo provvederà per risolverlo con i provvedimenti che risultino tecnicamente migliori.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Già lo scorso anno ho riconosciuto l'utilità dell'opera. Ma anche qui si tratta di una questione di reperimento dei fondi. È un problema che abbiamo inserito nei nostri programmi futuri. Ne riteniamo necessaria la soluzione, ma dobbiamo attendere, perchè dobbiamo sistemare tutta la linea Adriatica; per prima cosa, la Ancona-Pescara; e poi abbiamo altri lavori in corso per linee in parte elettrificate e in parte no. Tengo a dire, comunque, che non è un'opera alla quale abbiamo rinunciato, ma la abbiamo inserita nel nostro piano generale e cercheremo di realizzarla nel più breve tempo possibile. È questione di fondi. Fondi ordinari l'amministrazione non ne ha e per gli straordinari, non si sa dove reperirli. Senza nessuna pretesa di fare il maestro *ex cathedra*, il problema ferroviario è un problema che va riguardato nel suo insieme, in tutta la sua vastità. La gradualità è quindi necessaria. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, mantiene l'ordine del giorno del senatore Nacucchi?

CROLLALANZA. Signor Presidente, mantengo l'ordine del giorno, pur rendendomi conto delle difficoltà di un immediato finanziamento. Ricordo però all'onorevole Ministro che, l'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio, egli, rispondendo al mio discorso, diede precisa assicurazione che, in questo esercizio, si sarebbe provveduto per la elettrificazione ed il raddoppio della linea Bari-Lecce riconoscendo a tale opera un grado di preminenza nella graduatoria.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Nacucchi fatto proprio dal senatore Crollalanza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuta indispensabile e urgente, specie dopo lo scontro ferroviario ultimamente verificatosi nella stazione di Egnazia, presso Monopoli, la costruzione del doppio binario nel tratto Bari-Lecce, anche indipendentemente dalla progettata elettrificazione di esso, che pur si reclama con urgenza,

invita il Governo a procedervi sollecitamente, stanziando i fondi necessari nel bilancio del prossimo esercizio ».

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

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Mastrosimone.

BARBARO. Lo faccio mio.

CORBELLINI, *relatore*. È una questione di stretta regolamentazione di orari che fa parte della tecnica organizzativa dell'azienda. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Mastrosimone, egli in sostanza si preoccupa della fermata a Pisticci. Metterò allo studio la richiesta, perchè il problema delle fermate dei rapidi è un problema che trasforma i rapidi in non più rapidi. Mi permetto di dire che questa linea di condotta l'ho sempre man-

tenuta, tanto è vero che, pur essendo io di Massa Carrara, non ho potuto stabilire una fermata nella mia città per i treni rapidi. Comunque si vedrà quanto sarà possibile fare.

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno del senatore Angelini Cesare.

CORBELLINI, relatore. Anche qui si tratta di migliorare le coincidenze di treni e quindi la richiesta deve venire esaminata dagli organi tecnici dell'Azienda. La Commissione li accetta come raccomandazione.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Per quanto riguarda il primo ordine del giorno del senatore Angelini, lo posso accettare come raccomandazione, facendo presente che fra Pisa e Viareggio abbiamo 20 coppie di treni più una coppia nei giorni festivi. Mi pare quindi che il servizio sia soddisfacente, cosa che vale pure per la linea Viareggio-Lucca-Firenze. D'altronde il senatore Angelini conosce la situazione. Ad ogni modo se egli ci può dare qualche suggerimento per le coincidenze ed altro, io sono a sua disposizione.

PRESIDENTE. Senatore Angelini Cesare, mantiene i suoi ordini del giorno?

ANGELINI CESARE. Sono soddisfatto.

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

CORBELLINI, relatore. Nella relazione al bilancio ho fatto presente tutta la situazione complessa che occorre risolvere per ottenere rapidamente il potenziamento della rete ferroviaria della zona di Genova.

Quanto è richiesto dal senatore Barbareschi è un problema di dettagli, certamente risolvibile nel quadro generale dei provvedimenti da adottare.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. L'adeguamento dei traffici ferroviari facenti capo al porto di Genova è seguito attentamente dalle Ferrovie dello Stato, al fine di concordare col Consorzio autonomo del porto i provvedi-

menti necessari per l'adeguamento degli impianti ferroviari portuali alle esigenze dei traffici stessi, provvedimenti che, dal lato finanziario, rientrano nella competenza del Consorzio su accennato. Le Ferrovie dello Stato seguono costantemente l'andamento dei traffici e le esigenze della circolazione che affluisce a Genova. Nei programmi di miglioramento degli impianti dei servizi viaggiatori e merci sono previsti provvedimenti per l'attuazione di opere a Sampiandarena e per il completamento delle opere segnalate dal senatore Barbareschi.

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

BARBARESCHI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Trabucchi, De Bosio, Spagnolli, Raffainer, Benedetti, Piechele e Braitenberg.

CORBELLINI, relatore. Mi rimetto a quello che ho ampiamente rilevato per l'ammodernamento della rete ligure-piemontese e del valico del Brennero attualmente esercitati con trazione trifase. La questione importante deve essere esaminata e risolta nel complesso di provvedimenti da adottare per l'abolizione completa del sistema di trazione trifase a bassa frequenza e la sua sostituzione con il sistema di trazione a corrente continua a 3.000 V.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Per il cambio del sistema di trazione dalla corrente trifase in corrente continua sulla linea Bolzano-Brennero è prevista una spesa di 2 miliardi e il problema viene tenuto presente secondo le possibilità di finanziamento; senza dubbio da questa opera deriveranno notevoli economie di esercizio. Rientra quindi nell'interesse diretto dell'Amministrazione.

Per la stazione di Fortezza che è stata recentemente ampliata con la costruzione di 4 binari passanti, viene tenuta presente l'esigenza di un ulteriore miglioramento degli impianti nel piano generale di sistemazione già studiato ed in attesa di finanziamento.

Per la linea Bologna-Verona, elettrificata ed attrezzata con blocchi elettrici e apparati cen-

trali di manovra, di scambio, di segnali per tutte le stazioni, si è constatato che, per il momento, detta linea presenta margini di potenzialità tali da escludere che si debba procedere al raddoppio. Qualora il traffico dovesse, in futuro, raggiungere valori tali da richiederlo l'Amministrazione provvederà in merito.

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

TRABUCCHI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Valenzi, Palermo e Cerabona.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non rispondono a verità le voci di una prossima smobilitazione dell'officina di Pietrarsa.

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

CERABONA. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, in attesa dei fatti.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Carelli.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già risposto nella mia replica generale.

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

CARELLI. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Cusenza ed altri. Nessuno dei presentatori è presente.

DE GIOVINE. Lo faccio mio e lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Lepore,

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non ho potuto accertare la misura della spesa. Potremo vederci e parlarne.

LEPORE. Grazie.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Angelilli.

CORBELLINI, *relatore*. Per la metropolitana di Roma ho già ampiamente esposto nella relazione la necessità e l'urgenza dei nuovi lavori. L'onorevole Ministro ha già assicurato nel suo intervento che farà il possibile per ottenere il finanziamento per il nuovo tronco da Termini alla zona degli Stadi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Proprio in questi giorni mi sono incontrato con il Sindaco di Roma con il quale siamo rimasti d'intesa che la prossima settimana andremo insieme dal Presidente del Consiglio e dal Ministro del tesoro per definire la questione. Io non posso prendere impegni per quello che non dipende da me. Assicuro il senatore Angelilli che, nella settimana entrante, sarà svolta da parte mia l'azione che ho detto.

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

ANGELILLI. Avrei preferito che fosse posto in votazione, ma le assicurazioni dell'onorevole Ministro mi danno pieno affidamento a che il problema, sentito in tutta la sua rilevante importanza, sarà concretamente esaminato e risolto.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Angelilli.

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta del potenziamento della stazione di Civitavecchia che ha interesse anche dal punto di vista dei trasporti marittimi, per assolvere il compito di collegamento con le linee marittime sovvenzionate per la Sardegna. Ritengo che il complesso problema sia già allo studio; comunque esso non riguarda soltanto il Ministero dei

trasporti, ma anche quello dei lavori pubblici e della marina mercantile.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso che confermare quello che ha detto il senatore Corbellini, perchè, per la parte riguardante le opere per il potenziamento del porto, queste sono di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda lo spostamento verso Roma di 150 metri della stazione, questo è stato inserito nel piano di ampliamento, che fa parte del piano regolatore della città. Appena possibile cercheremo di realizzare l'opera.

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, insiste sul suo ordine del giorno?

ANGELILLI. Non insisto, nella certezza che il Ministro vorrà tenere nella dovuta evidenza i problemi che ho prospettato e predisporre la più sollecita ed efficiente soluzione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Monni ed altri.

CORBELLINI, *relatore*. I problemi dei trasporti ferroviari della Sardegna sono stati già inseriti nel programma di studi dello Schema di sviluppo e di ammodernamento. Ritengo che le ferrovie della Sardegna debbano assolutamente ottenere una organica e rapida sistemazione. Noi siamo favorevoli a stimolare l'attuazione di questo programma di ammodernamento delle ferrovie della Sardegna perchè si possa arrivare ad un sistema razionale di trasporti ferroviari anche per ottenere un razionale collegamento con quelli marittimi. Il programma stesso esaminato con la legge n. 1221 sull'ammodernamento riguarda le ferrovie in concessione privata, ed è già in studio per le Ferrovie dello Stato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Nei programmi di ripartizione delle automotrici termiche sono state sempre tenute presenti, nei limiti del possibile, le esigenze della rete sarda, considerato che in merito ci sono state molte richieste. Osservo che, dal 2 giugno, si è conseguito un notevole miglioramento dei ser-

vizi viaggiatori, con l'entrata in esercizio di nuove automotrici e con la sostituzione di treni con automotrici. Per realizzare la coincidenza tra servizi ferroviari e marittimi verrà istituito, dal 1° luglio, un nuovo treno Oristano-Cagliari, oltre alla coppia trisettimanale Cagliari-Porto Torres. L'assegnazione della seconda classe al rapido Olbia-Cagliari non si presenta possibile per ragioni di frequentazione.

Per la stazione di Olbia sarà provveduto appena avremo i fondi necessari; per la stazione di Sassari, eventuali lavori di potenziamento del piazzale di deposito delle locomotive potranno eseguirsi quando vi saranno disponibilità di fondi. Il deposito locomotive di Cagliari è stato completato e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha già allo studio la possibilità di sviluppare il servizio con la dotazione di nuovi mezzi.

La Cassa del Mezzogiorno ha presentato al Parlamento un disegno di legge che prevede all'articolo 7 il finanziamento delle navi-traghetto. La Direzione generale delle ferrovie ha fatto dettagliati studi per l'attuazione di questo servizio in collaborazione con la Cassa del Mezzogiorno e i Ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici. Sono studi definitivi: si è già stabilito il tipo della nave e i punti di approdo, tanto a Civitavecchia quanto a Cagliari e ad Olbia. In sostanza, siamo sulla via della realizzazione di questi progetti, che potranno essere attuati non appena la legge per la Cassa del Mezzogiorno sarà approvata.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della rete delle Strade Ferrate Sarde e delle Ferrovie Complementari della Sardegna, posso assicurare che, superata la prima delicata fase di organizzazione dei cantieri e assegnazione delle forniture, i lavori procedono ora in modo soddisfacente, malgrado gli inevitabili rallentamenti dovuti all'inclemenza stagionale e alla necessità di mantenere la continuità dell'esercizio. Il nuovo materiale rotabile è in avanzato corso di apprestamento e si prevede che le prime unità potranno, nei prossimi giorni, essere trasportate in Sardegna. L'esiguità del finanziamento a disposizione non consente di corrispondere alle società il saldo degli

sbilanci di esercizio degli anni decorsi. Comunque non si è mancato, nell'assegnazione generale dei sussidi integrativi, di tener conto di queste due aziende.

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

MONNI. Pur con molte riserve, accetto le assicurazioni del Ministro e lo ringrazio per alcune parti mentre per altre non sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Barbaro.

BARBARO. Faccio presente che il quinto capoverso deve essere così modificato: « Considerato di secondario interesse qualunque altro studio che non sia quello della galleria che si può e si deve realizzare e che sia ecc. ».

CORBELLINI, *relatore*. Il traffico ionico sulla ferrovia dovrà venire potenziato. I relativi lavori sono compresi nel programma quinquennale di ammodernamento delle linee a traffico importante, tra le quali è compresa la Reggio Calabria-Metaponto; quindi il problema è già in studio per la sua risoluzione.

BARBARO. Ringrazio il relatore.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Asaro.

CORBELLINI, *relatore*. È problema di politica delle tariffe nazionali e internazionali che rientra nell'ambito della nuova disciplina tariffaria che verrà stimolata dal Mercato comune.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il trasporto da parte delle ferrovie di vini, mosti, ecc., gode di tariffe particolarmente favorevoli, specie per i trasporti oltre i 600 chilometri; le tariffe speciali sono state rinnovate il 1° febbraio di quest'anno con scadenza al 31 gennaio 1958, e con percentuali di riduzione, per i trasporti che interessano l'Italia meridionale e insulare, che oscillano dal 15 al 18 per cen-

to sugli ordinari prezzi di trasporto a seconda della distanza.

Per quanto riguarda gli altri settori del traffico che interessano il Mezzogiorno, il regime delle tariffe prevede sostanziali vantaggi rispetto alle merci provenienti dal Settrione. Le tariffe sono state a suo tempo concordate con i rappresentanti dei settori interessati.

Le ferrovie hanno, per queste riduzioni, un onere di 8 miliardi e mezzo; quindi è uno sforzo notevole quello che facciamo, per il quale abbiamo chiesto l'intervento del Ministero del tesoro. È vero che dobbiamo mettere i nostri prodotti, specialmente quelli ortofrutticoli, in condizione di poter svolgere la concorrenza sui mercati esteri; però dobbiamo cercare di eliminare tutti gli intermediari che vi sono, ai quali va la maggior parte del guadagno. Avvertiamo l'importanza del problema, ed infatti, come ho accennato, abbiamo concordato delle tariffe che prevedono uno sconto dal 15 al 18 per cento.

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

ASARO. Mantengo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Asaro, Grammatico e Russo Salvatore.

TOMÈ, *Segretario*:

« Il Senato, rilevato che, nella applicazione delle tariffe ferroviarie, si appalesano trattamenti di sfavore per il trasporto di determinate merci che interessano l'economia delle Regioni meridionali, così come avviene per il trasporto dei vini grezzi e lavorati, dei mosti e dei prodotti della pesca sia freschi che comunque conservati e lavorati;

considerato che ciò, oltre ad essere indice di una condannevole discriminazione, costituisce una delle cause che ostacolano lo sviluppo agricolo e industriale delle Regioni interessate e opprimono le condizioni economiche delle rispettive popolazioni;

invita il Governo a disporre, con efficaci provvedimenti, affinché, per i trasporti fer-

roviani delle merci prodotte nelle Regioni meridionali e specialmente in Sicilia, vengano praticate tariffe di favore così come avviene per altre merci di produzione settentrionale ».

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

(Non è approvato).

Segue un ordine del giorno del senatore Cerabona.

CORBELLINI, *relatore*. Sul problema generale dello sviluppo delle ferrovie del Mezzogiorno, siamo d'accordo con il senatore Cerabona. Il problema particolare della sistemazione delle ferrovie calabro-lucane è allo studio nel complesso organico della sistemazione delle comunicazioni ferroviarie dell'Italia meridionale. Evidentemente questo studio sarà sviluppato nel campo delle ferrovie concesse in modo da migliorare i servizi che esse assolvono, completando le linee calabro-lucane cosicchè esse risultino efficienti, come fu previsto nell'originario piano di costruzione che fu compilato all'atto della loro creazione. Di più non sono in grado di precisare.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la parte generale, lei sa, senatore Cerabona, lo sforzo che sto facendo e che intendo proseguire assiduamente per il potenziamento dei traffici ferroviari nell'Italia meridionale.

Per quanto riguarda le calabro-lucane, lo esercizio è un po' migliorato, ed anche abbastanza soddisfacentemente. Lei sa che recentemente abbiamo immesso in servizio 24 nuove automotrici. All'atto dell'ammodernamento di questa rete, si esaminerà la possibilità di incrementare maggiormente il parco del materiale rotabile e di rivedere i programmi di esercizio.

Per l'esercizio di autolinee, sono in atto in Lucania già parecchi servizi di linea importanti. Ma dichiaro fin d'ora che, se si manifesterà una necessità di pubblico interesse, si provvederà all'istituzione di nuove autolinee, ed invito il senatore Cerabona a darmi tutti

gli eventuali suggerimenti che riterrà opportuni.

PRESIDENTE. Allora anche questo ordine del giorno si intende accettato come raccomandazione.

Seguono due ordini del giorno del senatore Guariglia. Poichè il senatore Guariglia è assente, si intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno del senatore Gavina.

CORBELLINI, *relatore*. Posso dire soltanto che, a mio avviso, l'unificazione del sistema di trazione della rete porterà naturalmente alla necessità di elettrificare anche a corrente continua il tratto Voghera-Piacenza, tuttora a trazione a vapore tra due stazioni entrambe già elettrificate. Mi riferisco al riguardo a quanto ho diffusamente trattato nella relazione scritta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Come ho già ricordato, in sostanza si tratta di saldare gli anelli; ma bisogna farlo gradualmente. Assicuro il senatore Gavina che questa è una linea senz'altro da inserire tra quelle che devono essere elettrificate; ciò corrisponde anche all'interesse dell'Amministrazione, in quanto si realizzeranno delle notevoli economie.

GAVINA. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Esauriti così gli ordini del giorno, passiamo all'esame dei capitoli dello stato di previsione 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 degli ammessi stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti e con l'allegato elenco).

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

TOMÈ, Segretario:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, 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 1957 al 30 giugno 1958, 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 1957-58, 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 lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

TOMÈ, Segretario:

Al Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno indotto la Questura di Milano a sciogliere bruscamente una riunione congressuale dell'Associazione culturale religiosa e privata dei « Testimoni di Geova », che si teneva in locale privato (Salone dell'Odeon in via S. Radegonda 8) regolarmente affittato e ad uso esclusivo dei congressisti.

I « Testimoni di Geova », che hanno come scopo la conoscenza e lo studio della Bibbia, hanno filiali in tutte le libere Nazioni democratiche ed hanno tenuto altri regolari Congressi in tutto il mondo (in Italia: a Roma al palazzo dell'E.U.R., a Napoli al Teatro Politeama, a Firenze al Teatro della Pergola, a Milano nella sala dei Mutilati). Delle riunioni non era stata fatta pubblicità nè su manifesti murali, nè sulla stampa, nè vi era ammesso il pubblico.

Gli articoli 8, 19 e 20 della Costituzione sanciscono il diritto di ogni cittadino italiano di professare liberamente la propria fede religiosa, onde mal si comprende come sia stata impedita una riunione del genere della quale era stata data notifica alla Questura di Milano dal proprietario, pur non essendo necessaria nessuna speciale autorizzazione (1166).

SPALLICCI.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.*

Al Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno di uniformare, con adeguata circolare chiarificatrice, i criteri di giudizio e decisione dei singoli Comandi militari territoriali in tema di concessioni di licenze

agricole per le incumbenti campagne di mietitura e trebbiatura, onde evitare il ripetersi dell'inconveniente che, con larga frequenza, si è verificato negli ultimi due decorsi anni.

È avvenuto, infatti, che — per eccessiva rigidità nella interpretazione delle « esigenze di servizio » — veniva per lo più negata la concessione della detta licenza a moltissimi militari appartenenti a famiglie conduttrici o coltivatrici di fondi investiti a coltura cerealicola sol perchè la licenza stessa veniva a coincidere con periodi di esercitazioni estive, frustrando così lo scopo assistenziale e sociale della disposizione ministeriale.

Reputa utile di far presente che per le Regioni dell'Alta Italia la stagione cerealicola cade immancabilmente sempre, salvo lievissimi scarti, nei periodi in cui i corpi compiono il cosiddetto « campo estivo » o di montagna; per cui ai militari di quelle Regioni, qualora non si addivenisse alla rimozione di così rigorosa restrittiva interpretazione della frase « compatibilmente con le esigenze di servizio », rimarrebbe inesorabilmente preclusa ogni possibilità di fruire del suddetto beneficio a vantaggio della propria economia produttivistica e di quella collettiva; e perchè non si addivenga eventualmente all'applicazione di altro criterio restrittivo nel senso che, qualora concessa la licenza agricola su specificata, si rifiuti poi quell'altra testè predisposta da codesto Ministero, di giorni 15, in conseguenza di calamità atmosferiche (3044).

BOSIA.

Al Ministro del tesoro, per sapere quando sarà fatta la visita medica collegiale al Sottotenente di complemento Tassinari Antonio di Milano, pensionato di VII categoria, con decreto 2465315 per la nuova infermità: fibrosi micronodulare lobo polmonare superiore destro, provocata da causa di servizio (3045).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere quando sarà definita la pratica di pensione di guerra di Tronci Giuseppe di Saturnino, residente a Senorbi (Sardegna). Il Tronci ha presentato altri documenti (3046).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere a che punto è l'esame della pratica di pensione presentata da Cocco Domenico, residente a Bonorva (Sassari) per suo figlio Antonio, morto durante l'ultima guerra (3047).

LOCATELLI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno, per la rispettiva competenza circa la necessità e opportunità di intervenire affinché non si complichino e peggiorino una situazione già penosamente sacrificata col sorgere in Milano Marittima di Cervia di un mostruoso grattacielo nel cuore di quella pineta che squisitamente associa la marina spaziosa ed ampia col verde secolare degli alberi maestosi.

Chiedono, per il rispetto della bellezza del paesaggio, delle esigenze di un turismo che non deve essere speculativo colla offesa del meglio e del più della zona rivierasca al centro dell'Adriatico (3048).

TARTUFOLI, SPALLICCI, CADORNA.

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 2 luglio 1957.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 2 luglio, alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 28 maggio 1957, n. 360, recante norme sugli scrutini e gli esami nelle scuole secondarie e artistiche per l'anno scolastico 1956-57 (2015).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1847).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1848).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1850).

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1849).

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

PICCHIOTTI. — Abrogazione e modifiche di alcune disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (35).

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (254).

TERRACINI ed altri. — Adeguamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, alle norme della Costituzione (400).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione della spesa di lire un miliardo per la costruzione di caserme per le forze di polizia (939) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Delega al potere esecutivo di emanare norme in materia di polizia delle miniere e delle cave per la riforma del Consiglio superiore delle miniere (1070).

BITOSSÌ ed altri. — Norme sulla polizia delle miniere e cave (1474).

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

4. Durata dei brevetti per invenzioni industriali (1654).

5. Attribuzioni degli organi del Governo della Repubblica e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri (1688).

6. Modifiche alle vigenti disposizioni sugli Ordini delle professioni sanitarie e sulla

disciplina dell'esercizio delle professioni stesse (1782-B) (*Approvato dalla 11^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla 11^a Commissione permanente della Camera dei deputati*).

7. 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).

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

9. Tutela delle denominazioni di origine e provenienza dei vini (166).

10. Concorso dello Stato nelle spese di gestione ammasso risone della campagna 1955-1956 (1716).

11. Modificazione all'articolo 238 del Codice di procedura penale (1870) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

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

13. BITOSSÌ ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili e affini (1379).

14. SPALLINO. — Interpretazione autentica del decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 1953, n. 922, in materia di reati finanziari (1093).
6° Elenco di petizioni (Doc. CXXV).

15. MERLIN Angelina. — Norme in materia di sfratti (7).

16. MONTAGNANI ed altri. — Diminuzione dei fitti e regolamentazione degli sfratti (1232).

La seduta è tolta (ore 14,30).