CXLIV. SEDUTA

MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALDISIO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 5065

Disegni di legge:

(Deferimento a Commissione permanente) . 5066

(Presentazione) 5074

Disegni di legge di iniziativa parlamentare (Presentazione) 5065

Disegno di legge: « Autorizzazione straordinaria di spesa di L. 1.500 milioni per sussidi integrativi di esercizio ai pubblici servizi di trasporto in concessione « (**150**) (Discussione e approvazione):

BITOSSI 5066, 5067, 5069

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* . 5066, 5067 5072, 5074

BUIZZA, *relatore* 5071

FERRARI 5067, 5075, 5076, 5078

MUSOLINO 5074

MASTINO 5075

(Votazione per appello nominale) 5077

Disegno di legge: « Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata » (**58**) (Discussione e approvazione):

FERRARI . . 5079, 5081, 5082, 5084, 5085, 5086

TOMMASINI, *relatore* 5079, 5081, 5084, 5087, 5088 5090, 5092

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* 5079, 5082, 5090

PORZIO, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri* 5085

ZOLI 5090

CAPPA 5090

GENCO 5091

(Votazione per appello nominale) 5083

Interrogazioni (Annunzio) . . . . . *Pag.* 5094

Votazione per la nomina di tre commissari di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di Previdenza 5066

(Risultato di votazione) 5093

La seduta è aperta alle ore 16.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che hanno chiesto congedo i senatori: De Luzenberger per giorni 4, Ferrabino per giorni 4, Fusco per giorni 8, Miceli Picardi per giorni 5, Ziino per giorni 2.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Presentazione di disegni di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Terracini ha presentato un disegno di legge recante modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 di-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

cembre 1947, n 1492, concernente la riammissione in servizio dei dipendenti statali dichiarati dimissionari d'ufficio anteriormente al 28 ottobre 1922 per aver partecipato ad agitazioni sindacali antifasciste (257)

Comunico inoltre che il senatore Romano Antonio ha presentato un disegno di legge concernente l'aggregazione dei Comuni di Floresta e Santa Domenica Vittoria al mandamento di Randazzo (258).

I due disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento

Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente.

PRESIDENTE Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) il disegno di legge:

« Cessazione dell'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e successive modificazioni, relative al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa Orientale Italiana in conseguenza della guerra » (256).

Votazione per la nomina di tre Commissari di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di tre Commissari di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.

Prima di procedere alla votazione, ricordo che ciascun senatore vota per due nomi su tre da eleggere.

Estraggo a sorte i nomi dei senatori che procederanno allo scrutinio delle schede di votazione.

Risultano sorteggiati quali scrutatori per la votazione i senatori Bergmann, Terracini, Gerini, Molè Salvatore e Spallino.

Dichiaro aperta la votazione.

(Le urne rimangono aperte).

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione straordinaria di spesa di L. 1.500 milioni per sussidi integrativi di esercizio ai pubblici servizi di trasporto in concessione » (150).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione straordinaria di spesa di di L. 1.500 milioni per sussidi integrativi di esercizio ai pubblici servizi di trasporto in concessione ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, legge lo stampato n. 150.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

BITOSSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BITOSSI. Ho chiesto la parola per porre una pregiudiziale: non avendo la Commissione del lavoro esaminato il progetto di legge presentato dell'onorevole Ministro dei trasporti, progetto che investe anche degli aspetti strettamente sindacali, e quindi problemi del lavoro importantissimi, le cui risoluzioni, se non fossero sufficientemente discusse potrebbero creare dei precedenti che porterebbero serio nocumento a tutta la vita sindacale del nostro Paese, domando al signor Presidente di voler rinviare la discussione e di sottoporre il progetto alla X Commissione affinchè ne esamini la portata e discuta ampiamente la questione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Posso rispondere al senatore Bitossi che qui si tratta solo di una variazione di spesa di un titolo già prevista nel bilancio 1948-49 in un miliardo e 175 milioni e che si porta ad una somma superiore equivalente presso a poco a 50 volte quella di prima della guerra. Difatti nel 1938-39 si spese per questo titolo la somma di 45 milioni e mezzo.

I criteri direttivi si potevano discutere durante l'esame del bilancio preventivo: qui si tratta di una variazione pura e semplice che non ha nulla a che vedere col problema sindacale. Viene solo aumentata la somma stan-

ziata, non vedo alcuna ragione perchè l'argomento debba essere nuovamente esaminato dopo che è stato oggetto di discussione in sede d'approvazione di una variazione del bilancio del Tesoro. Posso anche aggiungere che la variazione del bilancio stesso, agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, è stata già approvata sia dal Senato che dalla Camera. Quindi mi sembra che ora vi sia soltanto da approvare in linea tecnica la spesa per poter autorizzare sussidi integrativi ai pubblici servizi di trasporto con i nuovi fondi che sono stati trovati nel bilancio

BITOSSI Domando di parlare.

PRESIDENTE Ne ha facoltà

BITOSSI. Non avrei avuto niente da eccepire se il disegno di legge fosse stato composto di un unico articolo, cioè soltanto dall'articolo 1.

Ma vi è il contenuto dell'articolo 2 che interessa evidentemente la Commissione del lavoro, in quanto investe dei problemi che sono di somma importanza per i lavoratori e che la Commissione del lavoro dovrebbe esaminare al fine di limitare o regolamentare la sua applicabilità ed i poteri dello stesso Ministro.

Pertanto se il Ministro ritiene che questo disegno di legge abbia per solo scopo una maggiorazione del finanziamento e che l'articolo 2 non abbia ragione di essere e concorda nella idea di ritirarlo, io non avrei più nulla da eccepire e ritirerei la mia proposta di rimandarne l'esame alla decima commissione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI *Ministro dei trasporti* L'articolo 2 è un articolo di sana amministrazione che tende ad eliminare gli sperperi Esiste nel mio Ministero la Commissione di controllo economico delle ferrovie concesse che, come ho già detto, non modifica, per questo, i suoi criteri L'articolo 2 disciplina chiaramente le modalità di concessione dei sussidi integrativi previsti dalla legge: ma non porta alcuna innovazione in materia sindacale o nell'applicazione di contratti collettivi di lavoro

BITOSSI. Ma l'articolo 2 dice «a giudizio insindacabile del Ministro per i trasporti», non dice di una Commissione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* Ma il Ministro è assistito dalla Commissione economico-finanziaria del Ministero che è al corrente della situazione delle aziende e fa le sue proposte motivate e documentate. Si intende perciò che il giudizio finale del Ministro deve ritenersi definitivo e quindi irrevocabile.

Tutti i bilanci delle aziende ferroviarie sussidiate dal Ministero dei trasporti sono soggetti ad una supervisione, ad un controllo, effettuato dagli Uffici economici finanziari esistenti nel Ministero, perchè lo Stato non potrebbe sobbarcarsi l'onere di un contributo di esercizio non debitamente documentato e giustificato.

PRESIDENTE Domando al riguardo il parere della Commissione.

BUIZZA, *relatore*. Siamo in tutto d'accordo con l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE Pongo allora in votazione la proposta di sospensiva presentata dal senatore Bitossi e che non è accettata nè dal Ministro, nè dalla Commissione Chi approva la proposta di sospensiva è pregato di alzarsi

(Dopo prova e controprova la proposta di sospensiva non è approvata)

Primo iscritto a parlare nella discussione generale è il senatore Ferrari ne ha facoltà.

FERRARI. Onorevoli senatori, abbiamo all'ordine del giorno tre disegni di legge che riguardano le aziende ferroviarie in concessione. Il terzo di questi tre disegni di legge, e precisamente il n 117, è già stato approvato dalla Camera dei deputati Attraverso questi disegni di legge, mi pare che si possa sentire un campanello di allarme molto sintomatico Perciò ritengo opportuno, anzi doveroso, richiamare l'attenzione del Senato sull'importanza, sulla gravità e sull'urgenza del problema In verità noi speravamo, dopo la discussione del bilancio di previsione avvenuta nell'ottobre scorso, che il Ministro cominciasse ad affrontare decisamente il problema dei trasporti in concessione, iniziando un inquadramento delle varie questioni sul nuovo orientamento ormai improrogabile Nel mio intervento dell'8 ottobre ho esposto il pensiero del mio gruppo. Mi pare che oggi più che mai esso possa essere richiamato nella sua integrità e ribadito con la massima energia. Il Ministro

allora ha fatto qualche promessa, interrompendomi. Non mi risulta che le promesse abbiano avuto seguito o stiano per averlo. I disegni di legge non tengono alcun conto di quanto noi abbiamo detto e continuano la vecchia politica, che io definirei politica di atavica amministrazione, senza il minimo sentore degli oneri sempre più improduttivi e sempre più dannosi che gravano sullo Stato e quindi sui cittadini italiani.

Onorevoli senatori, noi abbiamo circa 8 mila chilometri di ferrovie e tranvie extraurbane date in esercizio a ditte private. Lo Stato ha costruito o pagato la costruzione, lo Stato paga delle sovvenzioni, lo Stato versa somme per la ricostruzione, lo Stato paga i danni di guerra, lo Stato integra le passività di esercizio, lo Stato in altri termini è sempre presente per pagare. Di contro, lo Stato non riscuote mai. Ha un controllo, ma che non può essere sufficiente e, pertanto, non è assolutamente efficace. I servizi vanno male e la popolazione si lamenta. È, possiamo dirlo, una vera tragedia, dalla quale è necessario uscire il più rapidamente possibile.

Vi sono sintomi di un programma che tenga conto di questa situazione nei tre progetti di legge? Nessuno. I tre disegni lo dimostrano: Si potrà dire (mi pare che lo dica o lo lasci capire il relatore) che si tratta di necessità urgenti, ma nessun cenno è fatto nelle relazioni, sia del Ministro, sia del relatore, sul programma che effettivamente il Ministro si propone di sviluppare in un avvenire vicino. È questa è una lacuna, a mio avviso, molto, ma molto grave

Onorevole Ministro, noi abbiamo il diritto di interpretarla in senso positivamente negativo e chiedere se si vuole continuare ancora, e per quanto tempo, a pagare somme ingenti, a provvedere con interventi saltuari e non coordinati, senza contropartita, mantenendo servizi che non rispondono alle legittime esigenze del pubblico e sui quali lo Stato, malgrado i suoi organi, senza dubbio competenti, attivi e onesti, può dire ben poco.

Si tratta, insomma, di una situazione caotica Le stesse impostazioni di bilancio lasciano intendere una strana perplessità di fronte ad essa. Per il 1947-48 era stata prevista, per la integrazione, la somma di 500 milioni. Con due variazioni successive — ottobre 1947, di 1 miliardo, aprile 1948, di due miliardi — la somma è stata portata a 3.500 milioni. Per il 1948-49, per quanto la disponibilità precedente non coprisse tutto il fabbisogno maturato al 30 giugno, sono stati stanziati 1.177 milioni. Ora, come era prevedibile, si chiedono altri 1.500 milioni e, con tutta probabilità, rimarrà ancora dello scoperto e forse si chiederanno altre somme per la copertura.

La relazione del Ministro al progetto parla di un fabbisogno accertato, mi pare, di almeno 4 miliardi...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Previsto un anno fa.

FERRARI... e precisa anche che la valutazione è fatta sulla base dei disavanzi di puro esercizio.

Potremmo noi chiamarle spese insopprimibili, indifferibili di gestione, non di logica, legittima e quindi razionale contabilità amministrativa e tecnica.

Aggiunge inoltre il Ministro che i controlli sono fatti in ritardo e quindi sono solo parzialmente efficaci, e che sono rinviate le spese di manutenzione degli impianti e del materiale rotabile. Qui sta la dimostrazione dell'incertezza in cui ci si dibatte e qui sta la tragedia delle ferrovie date in concessione.

La relazione del Ministro si preoccupa di dare una dimostrazione di cifre con aggiornamento di valori. Questo può essere un buon ragionamento contabile .. a consolazione, ma non toglie assolutamente l'assillo del tragico problema che ci è posto davanti e che va risolto La malattia va sanata, ed è una malattia grave.

Come può essere sanata? Noi l'abbiamo indicato nella esposizione fatta nell'ottobre dell'anno scorso sul bilancio di previsione, come ho già accennato; e cioè con due direttive fondamentali: prima, creazione del Consiglio superiore dei trasporti Il Ministro, allora, interrompendomi, disse che la cosa era in elaborazione

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Ora è all'esame ai Ministeri competenti. Presto la porterò al Parlamento.

FERRARI. Speriamo che venga. Questo è uno dei punti fondamentali. Un Comitato vivo, deburocratizzato, a contatto con il Paese, che

abbia un panorama completo, organico, di tutti i trasporti. Altra direttiva fondamentale: eliminazione progressiva dei concessionari con un piano organico che consideri eventuali necessarie o convenienti soppressioni e sostituzioni

Questi sono i punti fondamentali da noi fissati fin dall'ottobre scorso discutendosi il bilancio di previsione Non vi è una strada diversa, non è possibile seguire un'altra via. E questa che noi abbiamo indicato bisogna percorrerla il più rapidamente possibile Diversamente continueremo a pagare senza utili e troveremo anno per anno impianti sempre più depauperati. È la conseguenza inevitabile alla quale arriveremo.

Questo ho detto per ribadire ancora una volta il nostro pensiero sull'argomento: Vi ritorneremo, e più estesamente, quando si discuterà — speriamo sia presto — il nuovo bilancio di previsione dei trasporti.

E allora chiederemo all'onorevole Ministro in modo formale un programma preciso, chiederemo che ci dica che cosa intende fare, in questo settore. il Governo Oggi noi non ci opporremo al disegno di legge in esame, in quanto valevole solo per l'anno di bilancio in corso, e in quanto ci riserviamo un giudizio più deciso per l'avvenire È chiaro, però, che rileviamo una intenzione nel Ministro, che non possiamo in nessun modo accettare o tacere, espressa attraverso l'articolo 2, che costituì motivo di intervento del collega Bitossi, sul quale mi riservo di parlare quando discuteremo i vari articoli e sul quale ho presentato un emendamento

BITOSSI. Domando di parlare

PRESIDENTE Ne ha facoltà

BITOSSI. Onorevoli colleghi, poc'anzi ho fatto presente come. senza farlo apparire. con questo schema di legge, si intende pregiudicare uno dei problemi che maggiormente assillano la vita dei lavoratori italiani particolarmente in questo momento

È notorio come alcuni istituti ed enti finanziari, costituiti per cercare di aiutare finanziariamente aziende, enti ed organismi, che non hanno disponibilità di liquido, abbiano adottato, da un certo periodo di tempo, il criterio di condizionare la erogazione di fondi, la concessione di finanziamenti, alla effettuazione di licenziamenti in massa di parte dei lavoratori. È diventato ormai un luogo comune: tutti i mali delle aziende italiane, tutte le deficienze tecniche ed amministrative delle aziende e di tutti gli organismi italiani derivano esclusivamente dalla esuberanza del personale, della mano d'opera. Questo è il criterio secondo il quale le aziende, gli enti, gli organismi e anche il signor Ministro dei trasporti, credono di poter operare per risanare l'economia nazionale

È stato questo il criterio che ha generato la decisione del C I R nei confronti di alcune aziende finanziate dalla F.I M e da altri enti; decisione che ha destato una grande preoccupazione, di cui tutti siete a conoscenza, nei lavoratori ed in tutta la cittadinanza milanese. appunto perchè anche lì il finanziamento era condizionato all'eventuale licenziamento di migliaia e migliaia di lavoratori Ed è notorio come con grandissimi sforzi l'organizzazione sindacale è riuscita a sanare la situazione, facendo ritirare le decisioni che il C.I.R. aveva inopportunamente preso

Oggi, ripeto, viene presentato al Senato un disegno di legge che tende a riaffermare il principio che non siano concessi finanziamenti a determinate aziende qualora queste, oltre all'esame accurato delle possibilità di risanamento dell'azienda da un punto di vista finanziario e tecnico, non effettuino anche dei licenziamenti di lavoratori

Onorevoli colleghi, l'articolo 27, lettera B. del decreto legge 29 luglio 1939 autorizza il Ministro dei trasporti a corrispondere, quando ricorrano preminenti ragioni di pubblico interesse, sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo per le ferrovie, tranvie, linee di navigazione interna in concessione all'industria privata L'onorevole Ministro dei trasporti ha rilevato che le aziende aventi diritto a questa concessione hanno un bilancio deficitario e quindi, valendosi del decreto che ho citato e mediante il disegno di legge in esame, ha proposto al Parlamento una erogazione straordinaria di fondi alle società concessionarie Nella relazione di presentazione del disegno di legge, l'onorevole Ministro dei trasporti ci ha sottoposto un suo studio sulla situazione delle aziende ed ha rilevato, in particolar modo, come il disavanzo sia dovuto principalmente alle spese per il perso-

nale. È la solita affermazione: tutti i mali dipendono dall'esuberanza di personale! Egli aggiunge che le aziende hanno già limitato le spese a quelle insopprimibili e, dopo aver detto che si rende assolutamente necessario intervenire per sanare la grave situazione verificatasi in conseguenza della guerra, dice che è altresì necessario eliminare le cause che producono il disavanzo. Fin qui niente da obiettare, se non su quella parte su cui si è voluto evidentemente calcare la mano: sulla esuberanza di questo personale e sulla conseguente necessità di effettuare dei licenziamenti.

Poichè appunto in conseguenza del suo studio il Ministro trae la conclusione di proporre il licenziamento del personale esuberante assicurando, e lo dice il progetto stesso, delle garanzie di trattamento di quiescenza. Senonchè, le garanzie che si darebbero al personale sono quelle contemplate dal decreto legge dell'8 gennaio 1931, cioè da un provvedimento legislativo emanato in un periodo in cui — come a tutti voi è noto — al lavoratore non era consentito di rivendicare i propri diritti in quanto non esisteva nessuna organizzazione che potesse difendere i lavoratori e potesse, in simili contingenze, tutelare gli interessi della classe lavoratrice ed ottenere un trattamento migliore di quello che il Governo di allora e i così detti sindacati imponevano ai lavoratori stessi.

Se vorrete esaminare il decreto legge del 1931 voi vedrete che ad un lavoratore con una anzianità di 20, 25, 30 anni di servizio non poteva essere concessa una liquidazione corrispondente alla sua effettiva anzianità di servizio e che gli desse la possibilità di affrontare, in attesa di nuove possibilità di lavoro, gli immediati bisogni della propria famiglia. Voi vedrete che, conformemente al sistema allora imposto, si concedeva una liquidazione presso a poco sufficiente alla vita di un mese o due dopo il licenziamento. Non vi è quindi chi non veda, esaminando il progetto che subordina la concessione dei sussidi integrativi di esercizio al licenziamento del personale esuberante, che si interviene a modificare lo stato del rapporto di lavoro esistente tra le imprese e i loro dipendenti; rapporto di lavoro che è regolato da contratti di lavoro liberamente stipulati, i quali danno determinate garanzie ai lavoratori e che non possono con un tratto di penna, con una legge a catenaccio, essere automaticamente annullati. Io chiedo al Ministro Corbellini, che prima di essere Ministro era un funzionario dello Stato, se è vero che lo stato giuridico del personale delle F. S. prevede la intangibilità del rapporto di lavoro ed il licenziamento solo nel caso di indisciplina e, premesso questo, gli domando in quale condizione egli si sarebbe trovato il giorno in cui le Ferrovie dello Stato avessero, esaminando una situazione di esuberanza di personale, licenziato lui stesso che era stato assunto con la garanzia di un determinato trattamento giuridico ed economico sulla base del quale egli aveva regolato il suo regime di vita, fidandosi di un contratto da lui firmato ed accettato all'atto della assunzione.

Questo progetto viene infatti a proporre una interruzione del rapporto di lavoro intercorrente fra i lavoratori e l'azienda: si propone il licenziamento di decine, forse di centinaia di lavoratori che avevano posto tutte le loro speranze avvenire in questo lavoro sicuro, in base ad un contratto firmato che garantiva l'intangibilità del rapporto di lavoro

L'articolo 2 della legge in esame parla chiaro ed io penso che sia inutile spiegarlo e chiarirlo ulteriormente Non è una questione superficiale: si tratta di un problema di fondo. Ed è appunto per questo che noi non abbiamo tentato di modificare l'articolo 2, perchè anche emendandolo si verrebbe ugualmente ad affermare un principio che tornerebbe a tutto danno dei lavoratori Perciò abbiamo preferito presentare un emendamento soppressivo.

Vorrei che gli onorevoli colleghi considerassero, quando si arriverà alla discussione degli articoli, l'opportunità di approvare la soppressione dell'articolo 2, al fine di evitare complicazioni più gravi di quelle che qualcuno di noi può immaginare. Noi domandiamo la soppressione dell'articolo 2 non già perchè vogliamo impedire che l'onorevole Ministro faccia una sana politica di sussidi integrativi e che intervenga risolutamente per metter fine a questa situazione particolare che angustia le aziende di cui si tratta, mettendo

in condizioni di disagio permanente anche i lavoratori che ivi prestano la loro attività; ma noi vogliamo che i provvedimenti, che eventualmente si adotteranno per rendere economicamente sane queste aziende, siano presi d'accordo con le organizzazioni sindacali e, principalmente, che si discuta sulla sorte che deve essere riservata a questi lavoratori qualora eventualmente si riconoscesse la necessità di una riduzione. Ma non potremmo mai accettare che, insindacabilmente, il Ministro con un suo *diktat* imponga ai lavoratori di qualsiasi azienda di abbandonare l'attività lavorativa con una liquidazione minima come quella che prevede questo disegno di legge.

Se voi permetterete che si faccia ciò, onorevoli colleghi, debbo dirvi che non so se tale decisione potrà essere pacificamente accettata dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori che ne dovrebbero subire le conseguenze.

Io vi offro la possibilità di una collaborazione coi lavoratori a mezzo delle organizzazioni che li rappresentano, al fine di realizzare l'auspicata sana gestione delle aziende. Se voi, viceversa, approverete l'articolo 2 è certo che ci saranno delle lotte per la difesa dei diritti e del pane dei lavoratori. (*Approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, *relatore*. Il collega Ferrari ha chiuso il suo intervento dichiarando che il Governo continuerà a pagare i *deficit* di queste aziende ferroviarie, tranviarie e di navigazione interna senza mai partecipare alla suddivisione degli utili. Ora osservo che, da quando funzionano, questi servizi sono stati sempre sovvenzionati Per essi, infatti, è previsto nella concessione un sussidio chilometrico per la costruzione della linea ed è prevista una sovvenzione per coprire le passività dell'esercizio previste già in sede di progetto· cioè prima ancora che si inizi la costruzione di una determinata linea o che si faccia luogo alla concessione della linea stessa. Perciò noi sappiamo che queste linee sono state costruite con questo difetto, direi, organico. Difetto che è indipendente dall'essere le linee gestite da aziende private, o gestite dallo Stato. Queste linee, nonostante il loro difetto organico, sono state concesse per rispondere ad una esigenza di preminente interesse pubblico, per venire incontro alle necessità di quelle località che erano sprovviste dei servizi di trasporti meccanici. Su questo punto quindi mi pare che non ci sia nulla da obiettare, perchè le condizioni di gestione sarebbero sempre eguali, anche quando queste linee e queste aziende fossero statizzate.

Per quanto si riferisce alla concessione di sussidi integrativi si potrebbe obiettare qualcosa Si potrebbe dire, per esempio, che se quelle linee sono state sovvenzionate fin dall'origine in una certa misura, si potrebbe continuare a corrispondere loro quelle sovvenzioni nei limiti della concessione. Si risponde che le condizioni d'esercizio sono sempre andate aggravandosi. Rimettendomi alla mia relazione a stampa distribuita agli onorevoli senatori, debbo ricordare che ancora nel 1924 è stato emanato un decreto legge con il quale, a queste linee sovvenzionate, si sono accordati sussidi integrativi di gestione, Credo che il provvedimento abbia avuto applicazione solo per il 1924; comunque è stato ripreso nel 1935. Infatti con il decreto-legge 2 dicembre di quell'anno, n. 2097, veniva stabilito che per l'esercizio 1935-36 i fondi destinati a questo scopo non potessero eccedere i 10 milioni e 500 mila lire, in aumento agli stanziamenti che erano stati fatti nel bilancio di competenza, che ammontavano ad 8 milioni. Quindi per l'esercizio 1935-36 il complesso dei sussidi corrisposti dallo Stato non dovrebbe aver superato i 18 milioni e mezzo.

Nel 1938-39, escluse le sovvenzioni pagate alle ferrovie calabro-lucane, l'ammontare dei contributi dello Stato è salito a 40 milioni e mezzo; nell'esercizio 1947-48 furono stanziati 500 milioni e nell'esercizio 1948-49, come ha ricordato il senatore Ferrari, lo stanziamento nel bilancio di competenza è di 1 177 milioni.

Oggi il Ministero domanda, dopo i rilievi fatti durante i mesi di esercizio trascorsi, che questo contributo sia elevato di altri 1500 milioni.

E qui bisognerebbe discutere se effettivamente queste linee in concessione debbano essere conservate; ma dato che sono state im-

piantate, costruite e gestite, perchè un preminente interesse pubblico lo richiedeva, è evidente che non si può concludere con la loro soppressione. D'altra parte la statizzazione può ottenersi o col riscatto, trascorsi trenta anni dalla concessione, o con lo scadere della concessione stessa: operazioni per il momento premature. Quindi bisogna che continuino come sono e per continuare non c'è che da seguire questa via.

Quello che si può raccomandare, e che è già stato rilevato e raccomandato in sede di Commissione, è che i competenti organi del Ministero dei trasporti esercitino un attento e rigorosissimo sindacato sui bilanci di gestione di queste società, dimodochè non si paghi un centesimo di più di quello che col provvedimento di legge in corso sarà concesso di pagare.

Per quanto si riferisce alla richiesta di un programma organico sulla riorganizzazione di questi servizi, la Commissione ha già richiamato l'attenzione del Ministro. Essa si rende conto della impossibilità di improvvisare un programma e ritiene che sia anche necessario non rendere impossibile la gestione di queste linee.

Per quanto riguarda l'eccezione sollevata dal senatore Bitossi circa l'articolo 2, premesso che l'insindacabilità del giudizio del Ministro va riferita ai rapporti con le società, dobbiamo rilevare che l'articolo 2 non contempla fra i provvedimenti che dovranno essere adottati dalle società che gestiscono le linee, soltanto provvedimenti di licenziamento, ma ne elenca altri in numero notevole Quindi, la soppressione di questo articolo non è possibile, anche perchè gli ultimi 4 commi dell'articolo 26 del Regolamento allegato al regio decreto 8 gennaio 1931, n 148, da esso richiamati, salvaguardano gli interessi dei dipendenti delle aziende ferroviarie, qualora si faccia luogo al loro licenziamento. Il Ministero dei trasporti ha assicurato, che a questi licenziamenti, le aziende provvederanno gradualmente, ed è appunto per questa gradualità che si renderà necessario continuare il pagamento dei contributi integrativi.

Per quanto si riferisce infine alle altre osservazioni di carattere generale, risponderà l'onorevole Ministro; io non posso rispondere alla domanda fatta al Ministro dal senatore Bitossi, quale sarebbe cioè l'impressione che egli riporterebbe quando le Ferrovie dello Stato procedessero al suo licenziamento; risponderà l'onorevole Ministro.

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

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevoli colleghi, mi sembra abbastanza strano che il senatore Ferrari non abbia voluto riconoscere in questi tre provvedimenti legislativi proprio quella direttiva organica che noi abbiamo voluto attuare e che, in fondo, è stata ben precisata in sede di discussione del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti, sia alla Camera come al Senato.

Non voglio tediarvi a lungo su tutto quello che è stato fatto dall'autunno passato ad oggi, poichè certamente non è il caso di ripetere le stesse considerazioni enunciate nella discussione generale del bilancio in questi singoli disegni di legge, che si inquadrano nelle direttive già stabilite.

Il 23 settembre alla Camera dei deputati avevo detto testualmente: « L'istituto del sussidio chilometrico integrativo che è sorto quasi col sorgere delle ferrovie su zone a scarso sviluppo industriale per rendere possibile la vita a paesi che non potevano essere collegati con strade ai centri maggiori, deve perciò estendersi in modo organico anche a quei mezzi meccanici di trasporto più moderni che hanno sostituito al cerchione su rotaia la gomma su strada, e che possono anche attingere l'energia motrice dal filo (come per esempio i servizi filoviari) o dal carburante, come quelli con motore termico Simile estensione è già allo studio ecc... ».

Altrettanto dicevo al Senato: « Laddove vi è una strada o una ferrovia vecchia, lenta e a scarso traffico occorrerà abbandonare la ferrovia e migliorare la strada facendo passare su di essa moderni ed economici servizi automobilistici e filoviari ». E proseguivo affermando che dove non vi è strada, occorre mantenere in vita la ferrovia anche se deficitaria.

I tre provvedimenti difatti sono organicamente connessi: nel primo si stabilisce che il sussidio integrativo d'esercizio d'azienda defi-

citaria deve essere dato solo alla condizione di portare alla gestione tutte le economie possibili, cioè ridurre al minimo l'onere dello Stato.

Quali sono le vie per raggiungere tale scopo? Indubbiamente esse si indentificano nel miglioramento dei mezzi strumentali e dei mezzi di organizzazione tecnica delle aziende. Non ne vedo altre.

Il reddito del Paese è una costante sulla quale noi non possiamo influire se non lentamente, migliorando le attrezzature produttive in ogni campo delle attività, come faremo attuando il piano di ricostruzione a lunga scadenza con l'impiego dei fondi ERP. Esso aumenterà con l'attuazione dei miglioramenti agricoli e delle attrezzature industriali che verranno realizzati. Così che il miglioramento dell'economia generale sarà di stimolo ad un miglioramento dell'economia dei trasporti che aumenteranno di volume e quindi risulteranno meno dispendiosi.

Di fronte a questa situazione lentamente modificabile, l'articolo 2 non desta nessuna di quelle preoccupazioni che ha manifestato lo amico Bitossi per la possibilità di licenziamenti indiscriminati, ma costituisce soltanto la possibilità di attuare un controllo anche nell'impiego razionale ed avveduto della mano d'opera per ottenere che le aziende si limitino ad avere una consistenza di personale che sia giustamente adeguata ai bisogni dei propri servizi. Potrei fare degli esempi svariatissimi, ma non insisterò molto in questo campo.

Per esempio: la dove vi è una linea ferroviaria a scarso traffico, in luogo di tanti capi stazione per quante sono le stazioni, metto un dirigente unico in una località opportuna che comandi a distanza a mezzo dei telefoni la marcia dei treni; ne deriva così che un solo agente con mezzi moderni a sua disposizione e più intensamente utilizzato, può sostituire un numero anche elevato di agenti dispersi nelle stanzioncine e che lavorano necessariamente poco. Pur rispettando ogni contratto collettivo di lavóro stipulato, noi potremo, a misura che si perfezionano i mezzi strumentali, tener d'occhio le aziende che se ne avvantaggiano ed influire nella loro organizzazione perchè gradualmente contraggano il numero del proprio personale influendo sulle possibilità delle naturali eliminazioni non rimpiazzate con nuove assunzioni. È quello che praticamente si attua già nella grande amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Quindi ogni provvedimento che interessi lo impiego del personale non risulta mai indiscriminato o irriflessivo; pertanto non vedo ragioni che possano destare la preoccupazione grave che ha esposto l'onorevole Bitossi.

Il presente disegno di legge potrà efficacemente influire sulla diminuzione dei sussidi integrativi, avvantaggiandosi della ricostruzione degli impianti ferroviari che potrà meglio svilupparsi in virtù del secondo provvedimento che dovremo discutere. La nostra Commissione dei trasporti, dopo lunga discussione, ha concretato alcuni emendamenti molto meditati; ma in sostanza si è affermato il concetto che le ricostruzioni in conseguenza di danni di guerra delle ferrovie concesse non si debbono eseguire ricostruendo tutti gli impianti e il materiale rotabile negli stessi tipi in precedenza esistenti, ma bisogna invece sostituirli con mezzi più moderni e redditizi che tengano conto dei perfezionamenti della tecnica e delle nuove possibilità di ottenere un esercizio più economico e meglio rispondente alle esigenze del traffico.

Mettendo, ad esempio, delle automotrici sulle linee calabro-lucane con una spesa patrimoniale dell'ordine di 800-900 milioni, si possono ridurre le spese di esercizio, perchè con una automotrice si è in grado di fare quattro o cinque corse ogni giorno. Invece di usare una locomotiva di vecchio tipo che rimorchia lentamente trenta tonnellate di carrozze e consuma metà del carbone soltanto per portare se stessa con due agenti di macchina, si potrà realizzare un servizio automobilistico su rotaia con una automotrice veloce e leggera, con un solo guidatore e con enorme vantaggio del servizio e rapido ammortamento del nuovo mezzo impiegato.

Questo è il significato dell'articolo 2 della presente legge.

Posso confermare che nello studio tecnico-organizzativo delle ferrovie concesse all'industria privata che debbono avere i sussidi di esercizio si dovrà tener conto che esse debbono perfezionarsi per ridurre al minimo lo onere che fa carico allo Stato.

Non c'è quindi nessuna preoccupazione, se non quella di rendere le aziende ferroviarie sempre più tecnicamente sane. Che, se tecnicamente sane non fossero e potessero essere sostituite con altri mezzi, di questo la successiva legge, che poi discuteremo, potrà darcene facoltà.

Quindi concludo. Posto che il criterio generale seguito è conforme non solo alle direttive espresse in sede di discussione del bilancio dei Trasporti, ma anche ad un sano criterio di amministrazione e di riorganizzazione delle ferrovie secondarie, prego i colleghi del Senato di mantenere intatti i due articoli di cui è costituito lo schema del decreto legislativo, e che rappresentano veramente un passo sicuro verso la riorganizzazione di questi servizi che hanno una notevole importanza nella economia dei trasporti su rotaia. Essi sono di stimolo alla ripresa della economia del Paese ed hanno una funzione di collegamento di zone lontane che spesso non sono servite altro che da quella sola rotaia, perchè nelle zone montuose dove si sviluppano non ci sono altre strade. Noi abbiamo il dovere di ricostruire e di riorganizzare questi mezzi essenziali di trasporto contribuendo efficacemente a ridurre al minimo l'onere dello Stato. E per questo prego di voler passare alla discussione dei due articoli ed approvarli nella forma che è stata lungamente meditata e discussa dalla Commisione dei trasporti.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina di tre Commissari di vigilanza sulla cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

Invito pertanto i senatori scrutatori a procedere allo spoglio delle schede di votazione.

(*I senatori scrutatori procedono allo spoglio delle schede*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Modifiche alla dizione della lettera *b*) dell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 febbraio 1947, numero 104 ». (259).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare nella discussione generale, la dichiaro chiusa. Passiamo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 1.500.000.000 per la concessione dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera *b*) del regio decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121 ed agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-1949.

MUSOLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO. Mi corre l'obbligo, prima di votare quest'articolo, di domandare al Ministro ed alla Commissione se sanno che la società « Mediterranea », che gestisce le ferrovie calabro-lucane, ha anche l'esercizio delle linee automobilistiche sullo stesso percorso delle calabro-lucane, per cui il passivo delle ferrovie calabro-lucane è derivato anche dalla concorrenza che la stessa società fa con i servizi automobilistici. Vorrei sapere se la Commissione ed il Ministro hanno tenuto conto, nella valutazione di questo passivo, della concorrenza fatta dalla Società a se stessa.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Faccio osservare che non si tratta di una concorrenza della società a se stessa, ma di una integrazione dei propri servizi. Se le ferrovie ca-

labro-lucane debbono intensificare il numero di treni e non hanno locomotori e carrozze a disposizione, esse possono provvedere, quando è possibile, per mezzo di linee automobilistiche. Si tratta quindi di avere attuato dei servizi integrativi, e non di concorrenza.

Ricordo che la cifra dei viaggiatori-chilometro trasportati delle ferrovie secondarie, che nel 1938 era di un miliardo e 653 milioni, quest'anno è arrivata a quattro miliardi. Vi è stato un forte aumento di traffico ed è stato necessario farvi fronte con una quantità di mezzi maggiore di quella dell'anteguerra.

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

FERRARI. Ho già dichiarato che noi non ci opporremo al progetto. Resta la questione dell'articolo 2, del quale chiediamo la soppressione. Ma sull'articolo 1 desidero prendere la occasione per dire due sole parole su quanto hanno detto il relatore e il Ministro. Il relatore ha parlato di difetto di origine nella stipulazione delle convenzioni ed ha detto che vi sono dei tronchi ferroviari che già in partenza si sa che saranno passivi; onde lo Stato fissa già in partenza determinate sovvenzioni. Perfettamente d'accordo, come siamo d'accordo anche sul concetto dell'interesse pubblico nel fissare e la costruzione e la gestione di tutti questi tronchi ferroviari.

Ma non siamo d'accordo sulla situazione attuale, e soprattutto sul rimedio che è necessario per sanarla. Il rimedio è quello che io vi ho indicato, e non ve ne può essere assolutamente un altro.

Il Ministro ha detto che i tre disegni di legge lasciano comprendere, in modo molto chiaro, una direttiva organica. Io effettivamente non ho compreso questo. Nei tre disegni di legge ho visto la ripresa del vecchio sistema, la continuazione del vecchio sistema e null'altro. Sistema che anche io, quando ero al Ministero, ho dovuto seguire con il proponimento però di mutarlo.

GENCO Però l'hai seguito.

FERRARI Non ho potuto fare altrimenti, caro Genco. Non ho potuto ricostruire in pochi mesi tutto quello che c'era da ricostruire. Però la direttiva del programma era fissata. Ora io, non è che dica qui al Ministero dei trasporti e in particolare all'onorevole Ministro, che è in difetto per non avere agito diversamente. Dico semplicemente che è in difetto, o sarà in difetto — tanto è vero che mi sono riservato di discutere la questione quando discuteremo il nuovo bilancio di previsione — se non ci enuncerà un programma organico quale noi lo pensiamo. Purtroppo mi pare che il Ministro abbia già fatto qui una dichiarazione molto precisa, e cioè abbia detto che questo della atavica amministrazione (come l'ho chiamata prima) è il suo preciso programma per l'avvenire Ed è questo il punto sul quale non ci troviamo d'accordo. Tuttavia noi non ci opporremo all'articolo 1, ma mi riservo di parlare sull'articolo 2 e di rispondere a quello che ha detto il Ministro a proposito di esso

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 1.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

I sussidi integrativi di esercizio possono essere accordati per ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna di preminente interesse pubblico sempre che i concessionari abbiano applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe ed abbiano, a giudizio insindacabile del Ministro per i trasporti attuato tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di servizi nonchè ridotto la consistenza numerica del dipendente personale nei limiti strettamente indispensabili ai bisogni della gestione.

Al personale esonerato per qualsiasi dei titoli previsti nel presente articolo si applicano le disposizioni di cui agli ultimi quattro commi dell'articolo 26 del regolamento allegato al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Su questo articolo ha chiesto la parola il senatore Ferrari ed è stata presentata una domanda di votazione per appello nominale firmata dai senatori Voccoli, Fiore, Fantuzzi, Proli, Catagno, Farina, Bitossi, Musolino, Boccassi, Maffi, Menotti, Minio, Allegato, Bolognesi, Ferrari, Salvagiani.

MASTINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTINO. Vorrei proporre che l'articolo 2 fosse messo in votazione dopo che la prima

parte sia stata separata dalla seconda: vale a dire che si ponga ai voti la prima parte del primo comma dell'articolo 2, fino alla parola: « tariffe ».

Se il Presidente permette, enuncio le ragioni di questa mia proposta, ragioni che sono state in un certo senso già dette. Il motivo della opposizione di una parte del Senato, è rappresentato dal fatto che il Ministro, come base per la concessione dei sussidi integrativi, pone la premessa di una riduzione del personale. È su questo punto che sorge il disaccordo, mentre la prima parte è accettata da tutti.

L'articolo 2 mi permette di ricordare un problema, che presento come esemplificazione e che l'onorevole Ministro conosce benissimo, quello relativo alle ferrovie in concessione in Sardegna. Leggo nella seconda parte di tale articolo che le società dovrebbero procedere, « a giudizio insindacabile del Ministro per i trasporti », ad attuare tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di servizi, nonchè alla riduzione della consistenza numerica del personale dipendente.

Richiamo l'attenzione del Senato sul pericolo rappresentato dal fatto che in base al proprio giudizio insindacabile il Ministro possa ridurre e semplificare i servizi. Il riconoscimento di una potestà del genere può portare, fra l'altro, ad una sostituzione di linee ferroviarie con linee e con servizi automobilistici. Ciò sotto il punto di vista, soprattutto dei trasporti delle merci, può rappresentare un passo indietro, ed un motivo di allarme vivissimo nelle popolazioni interessate In Sardegna, anche partendo, come è fuor di dubbio, il Ministro dal proposito di migliorare i servizi, è venuta a crearsi una agitazione, perchè si è accennato alla soppressione di strade ferrate, ed alla loro sostituzione con linee automobilistiche. L'onorevole Ministro sa anche come a questo proposito la Consulta regionale sarda credette necessario procedere ad una riunione e fargli pervenire i propri voti. Non so quale sia il parere del Ministro di fronte a quei voti chiaramente motivati e chiaramente espressi; so che se l'agitazione in certo senso si è calmata, i motivi di essa non sono scomparsi del tutto. Quindi io, alle ragioni già esposte, aggiungo questo esempio tratto dai pericoli che corre la Sardegna, e che possono presentarsi in altre regioni. Con l'approvare integralmente l'articolo 2 il Ministro dei trasporti finirebbe con l'avere la possibilità di procedere insindacabilmente a trasformazioni ed a modificazioni che inciderebbero sull'attuale sistema ed ordinamento ferroviario ed automobilistico.

Perciò mi auguro che se anche questo articolo 2 sarà votato dalla maggioranza il Ministro non abusi della insindacabilità accordatagli e non rimanga sordo alle segnalazioni locali, che sono le più informate e le più giuste.

Ritornando dunque alla mia proposta, ritengo che la votazione debba svolgersi anzitutto sulla prima parte dell'articolo, e cioè fino alle parole « sempre che i concessionari abbiano applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe ».

PRESIDENTE. Domando ai presentatori dell'emendamento soppressivo, e quindi dell'appello nominale, se accedono a questa divisione proposta dal senatore Mastino, nel senso che riguardo alla prima parte non insistano nella richiesta votazione per appello nominale.

FERRARI. Io sono uno dei presentatori dell'emendamento soppressivo e insisto su di esso. Se si vuole addivenire alla votazione separando la prima e la seconda parte dell'articolo lo si faccia pure: tengo tuttavia a dichiarare che noi siamo contrari e alla prima parte e alla seconda parte e chiediamo l'appello nominale e sulla prima e sulla seconda. (*Commenti dal centro destra*).

Se il Presidente mi consente, vorrei dire due parole di illustrazione del mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole senatore, mi pare che questo emendamento lei lo abbia già svolto nella discussione generale; ad ogni modo. se vuole aggingere qualcosa, ha facoltà di farlo; ma la prego di essere breve.

FERRARI. Ho già dichiarato precedentemente che mi riservavo, in sede di discussione di questo articolo, di rispondere anche ad un accenno fatto su di esso e dal relatore e dall'onorevole Ministro. L'articolo porta davanti a noi il solito « slogan » che si è già adoperato nella discussione del bilancio di previsione e che è sempre ripetuto: tariffe e personale. Binomio troppo semplice per sanare la situazione

di queste aziende. Questa è l'argomentazione usata normalmente. E tutto ciò è rimesso al giudizio insindacabile del Ministro dei trasporti.

Ora a noi questa sembra una matematica un po' troppo semplice e, aggingerò anche, una ironia troppo ingenua.

Tariffe: lo stesso relatore Buizza — se non erro — nella sua relazione prospetta la difficoltà dell'aumento delle tariffe e prevede anche, se non in tutti, in qualche caso almeno, la non efficacia, anzi l'effetto contrario di questa operazione di aumento Io ho già accennato, due mesi fa, a questo problema e l'argomento che ho portato allora dovrei ripeterlo oggi. Non lo ripeterò, ma per me vale in pieno anche in questa occasione.

Personale: io chiedo al Ministro dove si vuole arrivare con questa disposizione dell'articolo 2.

Mi sembra che vi sia un accordo nazionale — non so se il collega Bitossi vi ha accennato nel suo intervento — del novembre 1947 che riguarda il personale delle aziende ferrotranviarie in concessione. Ora, mi pare che questo accordo, con l'articolo 2 così come è formulato, lo si voglia non solo dimenticare, ma anzi annullare completamente.

Non è possibile lasciare al Ministro la potestà insidacabile di provvedere. Non v'è dubbio sulla persona dell'attuale Ministro, ma non sappiamo quali saranno i futuri Ministri e potrebbe darsi che, se le intenzioni dell'attuale Ministro sono tranquillizzanti in proposito, non lo siano domani le intenzioni di altri Ministri. E non vale per noi la miseria — adopero il termine preciso che si addice a questo riferimento — dell'invocato articolo 26 del Regolamento allegato al decreto del 1931, decreto, come ha detto l'onorevole Bitossi, del periodo fascista e redatto sotto determinate intenzioni che tutti noi conosciamo e che, soprattutto, conoscono gli autoferrotranvieri.

Ormai il lavoro ha dei diritti che non si possono disconoscere e che noi dobbiamo valorizzare sempre di più in qualunque settore dell'attività della Nazione.

A che cosa serve — è una domanda che viene spontanea e prego i colleghi di considerarla — questo articolo 2? Pare proprio che questo articolo 2 serva a costringere le aziende a ridurre il personale per ottenere il sussidio di integrazione dal Ministro. Questo è, in fondo, il dubbio che sorge a proposito della interpretazione di questo articolo, e il dubbio è così grave che può determinare dei riflessi dolorosi che è bene siano evitati in partenza. È bene che venga data l'assicurazione più completa a tutte le maestranze delle società che hanno i trasporti in concessione. Perciò io insisto sul nostro emendamento e prego vivamente i colleghi di considerarlo attentamente e di aderire alla nostra richiesta.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro di esprimere il suo parere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non credo di dover aggiungere altro a quanto ho già detto: ho spiegato chiaramente le cose e quindi non ho altro da dire.

Votazione per appello nominale.

PRESIDENTE. Pongo allora ai voti per appello nominale la proposta del senatore Ferrari, di soppressione dell'articolo 2. L'appello avrà inizio dal senatore Pasquini, secondo l'estrazione a sorte.

Avverto il Senato che chi voterà *sì* intende accettare la soppressione: chi non l'approva, voterà *no*.

Prego il senatore segretario di procedere all'appello nominale, cominciando la chiama dal senatore Pasquini.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, fa la chiama.

(*Segue la votazione*).

Rispondono *sì* i senatori:

Alberti Giuseppe, Allegato, Alunni Pierucci.

Barbareschi, Barontini, Bibolotti, Bitossi, Boccassi, Bolognesi.

Cappellini, Castagno, Cavallera, Cermenati, Cermignani, Cortese, Cosattini.

Del Secolo.

Fantuzzi, Farina, Ferrari, Fiore, Fortunati.

Giua, Grisolia.

Lanzetta, Lazzarino, Locatelli, Lussu.

Maffi, Mancini, Marani, Mariotti, Menotti, Merlin Angelina, Milillo, Minio, Musolino.

Palumbo Giuseppina, Picchiotti, Pontremoli, Priolo, Proli.

Rolfi, Romita, Ruggeri.

Sapori.

Tambarin, Tissi, Tonello, Troiano.

Voccoli.

Rispondono *no* i senatori:

Anfossi, Armato, Asquini.

Baracco, Bareggi, Battista, Bellora, Benedvenga. Bergamini, Bisori, Bo, Bocconi, Boeri. Borromeo, Bosco, Bosco Lucarelli, Braccesi, Braitenberg, Bubbio, Buizza, Buonocore.

Cadorna, Canaletti Gaudenti, Caporali, Cappa, Carbonari, Carboni, Carelli, Caristia, Caron, Carrara, Casaldi, Casati, Cemmi, Ciampitti, Ciasca, Ciccolungo, Cingolani, Conci, Corbellini.

Damaggio, De Bosio, De Luca, De Pietro, D'Incà, Di Rocco, Donati.

Elia.

Farioli, Fazio, Focaccia.

Galletto, Gasparotto, Gava, Gelmetti, Genco, Giardina, Gortani, Grava, Guarienti, Gugliemone.

Italia.

Jacini, Jannuzzi.

Lamberti, Lanza, Lanza Filingeri Paternò, Lanzara, Lepore, Lodato, Longoni, Lorenzi, Lovera, Lucifero.

Magliano, Magrì, Malintoppi, Marchini Camia, Martini, Mastino, Medici, Menghi, Mentasti, Merlin Umberto, Minoia, Monaldi, Mott.

Oggiano, Ottani.

Page, Pallastrelli, Pasquini, Pennisi di Floristella, Perini, Persico, Pezzini, Porzio.

Raffeiner, Reale Vito, Ricci Federico, Ricci Mosè, Riccio, Rocco, Romano Antonio, Romano Domenico, Rubinacci.

Sacco, Salomone, Samek Lodovici, Sammartino, Santero, Santonastaso, Schiavone, Spallicci.

Tafuri, Tartufoli, Termini, Tomè, Tommasini, Toselli, Traina, Tripepi, Tupini, Turco.

Uberti.

Vaccaro, Valmarana, Vanoni, Varaldo, Varriale, Vischia.

Zane, Zelioli, Zoli, Zotta.

Presidenza del Vice Presidente ALDISIO

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il risultato della votazione per appello nominale sulla soppressione dell'articolo 2 del disegno di legge in discussione:

Votanti	186
Maggioranza	94
Favorevoli	51
Contrari	135

La proposta del senatore Ferrari di soppressione dell'articolo 2 è respinta.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione dell'articolo 2 per divisione, secondo la proposta del senatore Mastino.

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 2, cioè fino alle parole « per l'adeguamento delle tariffe ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Pongo ora in votazione la seconda parte dell'articolo 2 dalla parola « tariffe » alla fine.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è approvata).

Passiamo ora alla votazione dell'intero disegno di legge.

FERRARI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Io avevo prima dichiarato che noi non ci saremmo opposti al disegno di legge. Ma questo nel caso che fosse stato soppresso l'articolo 2. Ora l'articolo 2 è stato approvato integralmente e noi non possiamo aderire alla legge e votare in suo favore; tanto più che il Ministro ha fatto una dichiarazione che mi pare non dia la sensazione precisa della conoscenza esatta della portata di questo articolo. L'onorevole Corbellini, inavvertitamente forse — anzi per me, senza dubbio, inavvertitamente — ha detto che il suo giudizio insindacabile avviene attraverso una Commissione di carattere consultivo sindacale,

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Sindacale economico.

FERRARI. Io, onorevole Ministro, non ho mai saputo della esistenza di questa Commissione. Esiste invece una Commissione di carattere puramente e semplicemente tecnico amministrativo, tanto è vero che di questa Commissione non fa parte nessuna rappresentanza qualificata.

Per queste ragioni noi votiamo contro il disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è approvato).

Discussione del disegno di legge: « Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata » (58-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge. « Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata ».

Se non si fanno osservazioni, la discussione avverrà sul testo modificato dalla Commissione.

Prego il senatore segretario di dar lettura del disegno di legge.

BORROMEO, *segretario*, legge lo stampato n. 58-A.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

FERRARI. Non ripeterò le osservazioni che ho già fatto nella discussione generale sull altro disegno di legge, il n. 150, pienamente valevoli anche per questo. Le considero come riportate. Il problema è sempre lo stesso, è sempre assillante e va affrontato e risolto con un programma, come ho detto, nuovo, completo ed energico, anche nel settore della ricostruzione conseguente ai disastri prodotti dai fatti di guerra. Con questo disegno di legge, invece, che cosa ha fatto il Ministero? Il Ministero ha compilato un testo raccogliendo i disegni di legge esistenti, e null'altro. Non ha fatto altro che una specie di testo unico delle varie leggi che esistevano, redatte in questi ultimi anni. Noi non ci opporremo a questo disegno di legge, ma entreremo, anche su questo settore, in discussione profonda, quando verrà portato davanti al Senato il bilancio dei trasporti. Però, noi desidereremmo avere su questo argomento una parola chiara dal Ministro: ce la dirà quando discuteremo il bilancio e non insistiamo per averla oggi. Siamo tuttavia — e questa è una delle ragioni che ci inducono a non opporci al disegno di legge — fiduciosi di raccogliere i consensi sui vari emendamenti che abbiamo presentato con riferimento speciale alle aziende municipalizzate. In questo disegno di legge si vuol dare l'impressione di un trattamento particolare nei riguardi delle aziende municipalizzate. La verità invece è un'altra. Infatti, l'articolo 3, al secondo capoverso, esclude dal concorso le ricostruzioni già fatte dalle aziende municipalizzate a spese proprie, mentre niente di simile prevede per le aziende in concessione. Il materiale, pur essendo di proprietà dello Stato, e reversibile allo Stato — non è il caso qui delle aziende municipalizzate — è dato in uso ai concessionari i quali lo sfruttano ai fini della loro gestione, e perciò la ricostruzione al 100 per cento di tale materiale a spese dello Stato va evidentemente a favore anche dei concessionari. In sostanza le aziende municipalizzate vengono trattate con questo disegno di legge peggio delle aziende private o per lo meno non hanno assolutamente nessuna considerazione particolare malgrado la loro particolare fisionomia. Mi riservo di illustrare gli emendamenti a misura che verranno in discussione.

PRESIDENTE. Non essendoci nessun altro iscritto a parlare, do la parola al relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore.* Ho poco da dire, tanto più che l'opposizione ha fatto riserva di parlare sugli emendamenti, per cui ci riserviamo a nostra volta di parlare successivamente; per ora, ci rimettiamo a quanto abbiamo detto nella relazione scritta.

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

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Non ho per ora niente da dire, dato che anche l'opposizione è del parere di accettare in linea di

massima il disegno di legge; se sarà il caso, discuteremo sui singoli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Per il ripristino delle ferrovie pubbliche in regime di concessione, distrutte o danneggiate per eventi bellici, possono essere accordati concorsi dello Stato sino all'importo totale della spesa prevista per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi gratuitamente riversibili allo Stato alla fine della concessione.

Le spese relative ai lavori e provviste già effettuati all'atto della presentazione della domanda di concorso statale saranno determinate in base ad esame, controllo e sindacato sui consuntivi delle spese stesse. Le spese relative alla custodia della linea e degli impianti, dalla data di sospensione dell'esercizio a quella effettiva o presunta della sua riattivazione, nell'importo ritenuto ammissibile, saranno contabilizzate nei preventivi delle spese inerenti alla ricostruzione; i sussidi integrativi di esercizio, eventualmente accordati per il titolo anzidetto in applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, saranno detratti dal preventivo ed a tali sussidi non sarà applicabile l'articolo 4 del decreto medesimo.

I concorsi sono accordati ai concessionari ed anche ai sub-concessionari o ad enti pubblici e privati che, in sostituzione dei concessionari e col consenso di questi, si assumano le esecuzioni dei lavori.

(È approvato).

Art. 2.

Per la riparazione del materiale rotabile e d'esercizio di proprietà dei concessionari e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e d'esercizio in sostituzione di quello andato perduto o distrutto può essere concesso un concorso dello Stato sino al 50% della spesa prevista.

Quando il materiale rotabile sia di proprietà dello Stato e l'Amministrazione governativa non intenda provvedere direttamente alla riparazione ed alla sostituzione, al concessionario, preventivamente autorizzato a provvedere, sarà accordato un concorso sino all'importo totale della spesa necessaria.

(*È approvato*).

Art. 3.

Per le tramvie extraurbane, per le linee di navigazione interna, per le filovie, per le funicolari aeree e terrestri in servizio extraurbano; per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano e per le linee di navigazione in servizio urbano esercitate da aziende municipalizzate ed in maggioranza di proprietà del Comune, può essere accordato, per le riparazioni degli impianti fissi non riversibili allo Stato alla fine della concessione, un concorso nella misura massima del 50% della spesa prevista e, per la riparazione e sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti di proprietà dei concessionari, un concorso sino al 50% della spesa prevista.

Per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano sono escluse dal concorso le spese che, per la riattivazione ed il ripristino di impianti e di materiale rotabile, le aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà del Comune abbiano sostenuto con mezzi propri o, comunque, riversandone il relativo onere alle Amministrazioni comunali da cui dipendono, fermo restando l'eventuale diritto al risarcimento dei danni di guerra.

Per i natanti e gli impianti delle linee di navigazione interna, che siano di proprietà dello Stato, è applicabile il comma secondo del precedente articolo 2; per quelli gratuitamente riversibili allo Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1.

I senatori Ferrari, Casadei, Ruggeri, Milillo, Troiano e Barontini hanno proposto di sostituire la dizione dell'articolo con la seguente:

1) Per le tranvie extra urbane, per le linee di navigazione interna, per le filovie, per le funicolari aeree e terrestri in servizio extra urbano;

2) per le tranvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano e per le

linee di navigazione in servizio urbano esercitate da aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà dei comuni o da aziende di proprietà della provincia;

può essere accordato.

a) un concorso fino al 50 per cento della spesa occorrente alla riattivazione e ripristino dei loro impianti fissi distrutti o danneggiati per eventi bellici;

b) un concorso fino al 75 per cento della spesa occorrente alla riparazione o sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti distrutti o danneggiati per eventi bellici.

Le spese che le aziende urbane, extra urbane e di navigazione interna, municipalizzate, di prevalente proprietà comunale, oppure di proprietà della Provincia, abbiano già sostenuto con mezzi propri per la riattivazione, il ripristino o la sostituzione d'impianti fissi e materiale mobile distrutti o danneggiati per eventi bellici sono ammissibili al concorso dello Stato nella misura prevista dal presente articolo e con le modalità di cui al seguente articolo 8.

Qualora l'onere di dette spese sia stato riservato a carico degli Enti locali da cui dipendono le aziende stesse ed i bilanci del Comune o della Provincia siano stati integrati per detta spesa dal Ministero dell'interno, il relativo importo della integrazione sarà portato in detrazione del preventivo di spesa inerente alla ricostruzione, in base al quale vengono accordati i concorsi statali.

Per i natanti e gli impianti delle linee di navigazione interna, che siano di proprietà dello Stato, è applicabile il comma secondo del precedente articolo 2; per quelli gratuitamente reversibili allo Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo. 1.

FERRARI. Il nostro emendamento, come ho già fatto cenno nell'intervento sulla discussione generale del disegno di legge, ha l'intendimento di mettere in condizioni di parità le aziende municipalizzate in confronto delle altre aziende. La prima parte dell'emendamento è fatta per non dar luogo ad interpretazioni sbagliate. Infatti, se è vero che nella prima parte dell'articolo proposto dal Governo, secondo le precise dichiarazioni avute, sono comprese le aziende extra urbane private e quelle municipalizzate, la distinzione da noi proposta toglie ogni possibilità di errata interpretazione. Per la seconda parte, quella che riguarda il concorso sino al 50 per cento, non vi è nessuna modificazione da apportare. Viceversa abbiamo una modificazione da apportare sul concorso che riguarda la riparazione e la sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti distrutti o danneggiati per eventi bellici, perchè noi abbiamo già una disposizione, contenuta nel decreto legge luogotenenziale del 15 ottobre 1944, n. 346, secondo la quale viene precisato il concorso sino a questa aliquota. Noi riteniamo che questa aliquota, già stabilita allora per le gestioni di ditte private, debba essere conservata con l'estensione anche alle aziende municipalizzate e alle aziende urbane municipalizzate. Infine, c'è da osservare che non è giusto, anzi è una forte ingiustizia, che per le riparazioni già fatte a spese delle aziende non vengano dati i contributi dello Stato. Ora noi sappiamo che le aziende municipalizzate hanno provveduto tutte, o quasi tutte, a rimettere in sesto i loro impianti, facendo dei mutui che hanno dei piani di ammortamento, talune forse anche passando questa contabilizzazione sui bilanci delle loro amministrazioni comunali o provinciali.

Nel primo caso come nel secondo, purchè non vi sia stata integrazione da parte del Ministero degli interni, noi chiediamo che alle aziende municipalizzate o alle aziende di proprietà dei comuni o delle provincie sia dato il contributo anche sui lavori già eseguiti. E del resto non si darà niente di più di ciò che la legge dà già alle ditte private che hanno queste aziende.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini, per esprimere il parere della Commissione.

TOMMASINI, *relatore*. Anzitutto questa non è la prima occasione che mi si offre, e che ci si offre, per raccomandare alla Giunta del regolamento di fissare che certi emendamenti, anzi tutti gli emendamenti, siano presentati in tempo utile, per essere presi in serio esame.

Il senatore Ferrari ci presenta una serie di emendamenti che è stata trasmessa ai relatori e a tutto il Senato alla apertura della seduta,

cioè alle ore 16, e mi risulta che è stata depositata in Segreteria alle ore 13. Ora non posso non cogliere questa occasione per dire che questo è un prendere alla sprovvista i relatori, per cui saremmo posti in condizione di chiedere una sospensiva; ma siccome non vogliamo chiedere la sospensiva, ci siamo dedicati allo studio di questi emendamenti proposti dal senatore Ferrari. E francamente, per l'emendamento all'articolo 3, noi siamo per il mantenimento integrale del testo approvato in seno alla Commissione. Ci sono delle ragioni, e le ragioni sono state già discusse in sede di Commissione, tanto è vero che sono state considerate anche nella relazione.

I sussidi che noi dobbiamo dare per la ricostruzione degli impianti fissi alle ditte concessionarie sono sussidi riservati al materiale che in definitiva viene riversato allo Stato scaduta la concessione.

Ora qui al senatore Ferrari io vorrei domandare una cosa molto semplice. Non voglio porlo in imbarazzo, perchè con il senatore Ferrari noi discutiamo in Commissione sempre molto amichevolmente, ma l'ho sentito, in occasione del precedente disegno di legge, lamentare e rimproverare quasi — e senza quasi — acerbamente il Ministro Corbellini per il fatto che, in definitiva, è sempre lo Stato che paga. A mezz'ora o un'ora di distanza noi ci troviamo di fronte all'ingegnere, nonchè senatore, nonchè ex Ministro dei trasporti, Ferrari, il quale invoca dallo Stato un contributo nuovo perchè vuole estendere ad organismi, per i quali non era previsto prima, il contributo dello Stato, portando cioè dal 50 al 75 per cento il contributo per la ricostruzione del materiale rotabile di proprietà delle aziende municipalizzate. Ora, noi — e lo deve ricordare l'onorevole Ferrari — quando siamo stati in sede di Commissione, non abbiamo trascurato questo lato del problema da lui già affacciato in quella sede, ma siamo rimasti perplessi e abbiamo adottato il testo che proponiamo, in quanto abbiamo voluto evitare che il contributo dello Stato, là dove la legge non lo prevede, possa far correre il rischio — e l'onorevole Ferrari se ne è preoccupato — di far sgravare, cioè di togliere dai bilanci comunali e provinciali delle aliquote di addebito, che in seguito, potrebbero comparire tra le pieghe di bilanci comunali provinciali agli effetti dei reintegri da parte dello Stato. E infatti noi abbiamo subordinato questa esclusione del contributo dello Stato o, perlomeno, la limitazione al 50 per cento, alla conservazione a queste società del titolo al rimborso dei danni di guerra, ciò che viceversa abbiano tolto alle società in concessione.

Per questo complesso di considerazioni, noi riteniamo che sia nell'interesse dello Stato — del quale interesse tanto si preoccupa l'onorevole Ferrari, come ha mostrato in precedenza — disciplinare i contributi così come li abbiamo disciplinati nel disegno di legge in esame.

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

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dopo le dichiarazioni del relatore, non ho da fare altre osservazioni. La questione fu discussa a lungo in sede di Commissione, e quindi le delucidazioni del relatore rispecchiano esattamente il punto di vista della Commissione e del Governo.

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Desidero dare una spiegazione ad una domanda rivoltami dal senatore Zoli: si tratta di un chiarimento che devo dare e che può interessare tutti i colleghi. Nel penultimo capoverso dell'emendamento noi abbiamo scritto: «Qualora l'onere di dette spese sia stato riservato a carico degli enti locali da cui dipendono le aziende stesse ed i bilanci del comune o della provincia siano stati integrati per questa spesa dal Ministero dell'interno, il relativo importo dell'integrazione sarà portato in detrazione del preventivo di spesa inerente alla ricostruzione, in base al quale vengono accordati i concorsi statali». Cioè, noi parliamo di detrazione al preventivo di spesa. La ragione è semplice: perchè può darsi che una qualsiasi azienda abbia portato nel bilancio del proprio comune o della propria provincia un importo corrispondente al danno avuto, per rimettersi in condizione di funzionare efficacemente, e può darsi che il Ministero dell'interno abbia portato l'integrazione del bilancio.

Oggi si chiede, attraverso i precedenti capoversi dell'articolo, un contributo che arriva al massimo al 75 per cento. Potrebbe darsi che

questo fosse coperto e che il contributo restasse nullo; viceversa il contributo va dato sul preventivo di spesa e da questo preventivo di spesa va detratto quello che eventualmente l'amministrazione ha riscosso con l'integrazione.

In quanto a quello che ha detto il relatore, la proposta della modifica del 3° articolo noi l'abbiamo portata in sede di Commissione. La Commissione a maggioranza ha votato la conservazione dell'articolo. Io però non ho capito veramente le ragioni portate adesso dal relatore, e non ho neanche capito quelle dell'onorevole Ministro. Le condizioni che sono date alle amministrazioni private non vi è ragione che siano tolte alle aziende municipalizzate.

Votazione per appello nominale.

PRESIDENTE. Comunico che dai senatori Milillo, Mariotti, Ferrari, Fortunati, Picchiotti, Lussu, Proli, Berlinguer, Cermignani, Tambarin, Trojano, Palumbo Giuseppina, Barontini, Voccoli, Maffi, Menotti, è stata presentata domanda perchè sia votato per appello nominale l'emendamento sostitutivo dell'articolo 3.

Chiedo all'onorevole Ferrari se insiste sulla richiesta di votazione per appello nominale

FERRARI Noi insistiamo perchè, a nostro avviso, questa è una questione molto importante sulla quale ciascuno deve assumere la propria responsabilità

PRESIDENTE Estraggo pertanto a sorte il nome del senatore dal quale dovrà cominciare l'appello.

(È estratto a sorte il nome del senatore Fantuzzi).

Avverto il Senato che chi intende accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Ferrari ed altri all'articolo 3 voterà *sì*, e chi è contrario votera *no*.

Prego il senatore segretario di procedere all'appello nominale cominciando la chiama dal senatore Fantuzzi.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, fa la chiama.

(Segue la votazione).

Rispondono *sì* i senatori:

Alberti Giuseppe, Allegato.

Barbareschi, Barontini, Berlinguer, Bitossi, Boccassi, Bolognesi.

Cappellini, Casadei, Castagno, Cermenati, Cermignani, Cortese, Cosattini.

Del Secolo.

Fantuzzi, Farina, Ferrari, Fiore, Fortunati.

Gavina, Giacometti, Giua, Grisolia.

Lanzetta, Lazzarino, Locatelli, Lussu.

Maffi, Mancinelli, Mancini, Mariotti, Massini, Menotti, Merlin Angelina, Milillo, Momigliano.

Palumbo Giuseppina, Picchiotti, Pontremoli, Proli.

Reale Eugenio, Rolfi, Romita, Ruggeri.

Sapori.

Tambarin, Tonello, Troiano.

Veroni, Voccoli.

Rispondono *no* i senatori:

Alberti Antonio, Anfossi, Angelini Cesare, Armato, Asquini.

Baracco, Bareggi, Battista, Bellora, Bergmann, Bisori, Bocconi, Boeri, Boggiano Pico, Borromeo, Bosco Lucarelli, Braccesi, Braitenberg, Bubbio, Buizza, Buonocore.

Cadorna, Canaletti Gaudenti, Caporali, Cappa, Carbonari, Carboni, Carelli, Caristia, Casardi, Casati, Cemmi, Ceschi, Ciasca, Ciccolungo, Cingolani, Conci, Corbellini.

Damaggio, De Bosio, De Luca, De Pietro, D'Incà, Di Rocco, Donati.

Elia.

Fantoni, Farioli, Fazio, Focaccia.

Galletto, Gava, Gelmetti, Genco, Gerini, Giardina, Gortani, Grava, Guarienti.

Jacini, Jannuzzi.

Lamberti, Lanza, Lanza Filingeri Paternò, Lanzara, Lepore, Lodato, Longoni, Lorenzi, Lovera, Lucifero.

Magliano, Magrì, Malintoppi, Marchini Camia, Marconcini, Martini, Menghi, Mentasti, Merlin Umberto, Minoia, Monaldi, Mott.

Ottani.

Page, Pallastrelli, Paratore, Parri, Pasquini, Pazzagli, Pennisi di Floristella, Perini, Pezzini, Piemonte, Pieraccini, Pietra, Porzio

Raffeiner, Raja, Ricci Mosè, Riccio, Romano Antonio, Rubinacci, Russo.

Sacco, Salomone, Samek Lodovici, Sanmartino, Santero, Santonastaso, Schiavone Spallino.

Tafuri, Tartufoli, Termini, Tessitori, Tomè, Tommasini, Toselli, Traina, Tupini, Turco.

Uberti.

Vaccaro, Valmarana, Vanoni, Varaldo, Varriale, Vigiani, Vischia.

Zane, Zelioli, Zoli, Zotta.

Si astengono i senatori. Labriola e Ricci Federico.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per appello nominale sull'emendamento sostitutivo dell'articolo 3 del senatore Ferrari.

Votanti	188
Maggioranza	95
Favorevoli	52
Contrari	134
Astenuti	2

L'emendamento sostitutivo dell'articolo 3 non è approvato.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato, sempre all'articolo 3, un emendamento da parte dell'onorevole Lamberti ed altri il quale propone di aggiungere al punto in cui si dice: « . . in maggioranza di proprietà del comune » le parole: « o della provincia ». Domando all'onorevole relatore se la Commissione accetta questa modifica.

TOMMASINI, *relatore*. A nome della Commissione dichiaro di accettarla.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro se accetta anche lui questo emendamento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 3 del progetto con la modifica proposta dal senatore Lamberti ed altri ed accettata dal relatore e dal Ministro.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

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

Art. 4.

Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema salvo, per la nuova concessione allo stesso concessionario, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato in base alle norme vigenti in materia.

Anche per tali casi valgono le disposizioni degli articoli 1 e 2.

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Avendo proposto degli emendamenti a questo articolo 4, all'articolo 6 e all'articolo 8, in correlazione con l'emendamento che avevo proposto all'articolo 3, dovrei adesso rivederli e coordinarli con un altro criterio. Non mi è possibile improvvisarli così, data l'importanza della materia. Pregherei perciò l'Assemblea o di rinviare tutta la discussione alla prossima seduta o, in via subordinata, tralasciare per il momento l'esame di questi tre articoli e passare agli altri.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole relatore il suo parere su questa proposta dell'onorevole Ferrari.

TOMMASINI, *relatore*. A nome anche degli altri colleghi di Commissione, ed in particolar modo dell'altro relatore, senatore Focaccia, sono contrario alla richiesta di rinvio fatta dall'onorevole Ferrari, in seguito a considerazioni semplicissime, sulle quali prego l'onorevole Ferrari di seguirci Egli ha proposto un emendamento all'articolo 4 che non ha nessun riferimento con l'articolo 3. La modifica proposta sarebbe di forma e non di sostanza, e noi non vediamo perchè si debba modificare il nostro testo.

L'articolo 4 proposto dalla Commissione dice: « Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastrata, con altra di diverso tipo e sistema, salvo, per la nuova concessione e alla stesso concessionario, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, in base alle norme vigenti in materia

« Il concorso dello Stato potrà, anche in tali casi, raggiungere l'importo totale della spesa per gli impianti fissi che saranno gratuitamente riversibili allo Stato...».

L'emendamento propone di sostituire la dizione dell'articolo, come formulata dalla Commissione, con la seguente: « Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastrata o dei materiali di impianti distrutti e danneggiati con altri di diverso tipo e sistema. Resta salvo, qualora si tratti di linee di esercizi in concessione, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato in base alle norme vigenti in materia per le nuove concessioni allo stesso concessionario Anche in tali casi il concorso dello Stato potrà raggiungere l'importo totale della spesa occorrente per gli impianti fissi che saranno gratuitamente riversibili allo Stato .»

Come si vede, il nuovo testo proposto è sostanzialmente identico al primo, e quindi la Commissione insiste per il mantenimento della sua dizione, e non vede ragione alcuna di rinvio

PRESIDENTE Domando il parere dell'onorevole Ministro

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Sono d'accordo con la Commissione

FERRARI. Io ho proposto o la sospensione della seduta o la sospensione della discussio sull'articolo 4

PORZIO, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri.* Domando di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

PORZIO, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri.* Vorrei pregare il senatore Ferrari di avere la bontà e la cortesia di dirci se egli ha altri emendamenti da presentare e da svolgere, perchè in questo caso io mi permetterei di pregare il Senato di aderire alla proposta del senatare Ferrari, rinviando la discussione per poter più ampiamente discutere in altra seduta Il Senato consentirà che io spieghi anche un'altra ragione che mi muove a ciò tra gli emendamenti che tendono alla soppressione di vari articoli ve ne è uno che mi riguarda da vicino, quello della funicolare del Vesuvio Io credo che l'onorevole Ferrari potrebbe aderire a non chiedere la soppressione dell'articolo 17, perchè non sono esatte le notizie che egli ha sulla funicolare del Vesuvio; infatti, detta funicolare non è ancora in funzione e non è ancora possibile farla funzionare perchè è stata danneggiata non solo dalla guerra, ma anche dall'ultima eruzione: vale a dire che un complesso di calamità ha schiacciato la nostra funicolare, quella funicolare famosa, antica, musicata e celeberrima in tutto il mondo, contro la quale, io spero, non vorrà l'onorevole Ferrari appuntare i suoi dardi. In ogni modo, siccome noi potremo avere maggiori notizie e chiarimenti in seguito, e dovendo l'onorevole Ferrari ancora presentare altri emendamenti, poichè sono le ore venti, proporrei di rinviare la seduta (*Commenti*).

PRESIDENTE. Io stavo per mettere in votazione la proposta dell'onorevole Ferrari quando il Ministro, onorevole Porzio, ha domandato all'onorevole Ferrari se avesse altri emendamenti da presentare. Ma qui siamo all'articolo 4; quando arriveremo ai successivi articoli si vedrà il da farsi

PORZIO, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri.* Volevo chiarire il significato della mia proposta: se tutta la discussione si racchiude nell'articolo 4 e superato questo non vi saranno altri intoppi, io, per il primo, dico votiamo e non parliamone più, ma dato che l'onorevole Ferrari ha ancora altri emendamenti da presentare, proporrei di rinviare ora la discussione per poi non doverla rinviare più tardi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Ferrari di sospendere la seduta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi

(*Non è approvata*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrari per svolgere il suo emendamento sull'articolo 4.

FERRARI Ringrazio prima di tutto per la cortesia usatami dagli onorevoli colleghi Si tratta di un argomento che mi pare abbia una importanza notevole.

Il senatore Tommasini dice che l'articolo 4 della legge non è diverso dall'emendamento che io ho proposto No! Vi è un punto che forse sarà sfuggito ai senatori Tommasini e Focaccia, ed è precisamente questo L'articolo 4 dice: « Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale

o parziale della linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema, salvo, per la nuova concessione allo stesso concessionario ecc. ecc. ». La dizione « salvo per la nuova concessione allo stesso concessionario » lascia comprendere che si tratta in ogni caso di aziende in concessione. E allora avviene che le aziende municipalizzate, urbane, che non sono in concessione, non sono comprese nella legge o, meglio, in questo articolo. Noi invece intendiamo rimediare a questa lacuna con l'emendamento che abbiamo presentato. Non c'è nulla di più nella intenzione e nel preciso significato del nostro emendamento.

Per questa ragione io insisto sull'emendamento e prego il Presidente di metterlo ai voti.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole relatore se ha osservazioni da fare.

TOMMASINI, *relatore*. Noi non abbiamo nulla da aggiungere a quello che abbiamo detto dianzi e manteniamo il testo integrale dell'articolo così come è stato proposto.

PRESIDENTE Io penso che l'emendamento presentato dall'onorevole Ferrari all'articolo 4 non si intoni con il resto della legge, dato che l'emendamento presentato all'articolo 3 dallo stesso onorevole Ferrari non è stato approvato.

FERRARI Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Se il Presidente permette vorrei dare maggiori delucidazioni sul mio emendamento Non si tratta solo del richiamo dell'articolo 3, dove si fissano le modalità e il limite del contributo; si tratta invece di determinare se si deve, o no, dare il contributo quando si ritiene di sostituire l'impianto esistente con altri impianti più economici, più tecnicamente rispondenti e più aggiornati in relazione alle condizioni effettive e attuali del traffico.

Quando la cosa sta così le aziende municipalizzate urbane che non sono in concessione non hanno nessun contributo.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro di esprimere il suo parere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Confermo in tutto il parere espresso dalla Commissione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura dell'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Ferrari, Casadei, Ruggeri, Milillo, Troiano, Barontini.

MERLIN ANGELINA, *segretario:*

Sostituire la dizione dell'articolo 4 con la seguente:

« Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastrata o dei materiali ed impianti distrutti o danneggiati, con altri di diverso tipo e sistema.

Resta salvo, qualora si tratti di linee di esercizi in concessione, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato in base alle norme vigenti in materia, per la nuova concessione allo stesso concessionario. Anche in tali casi il concorso dello Stato sarà concesso secondo quanto previsto dai precedenti articoli 1, 2 e 3 della presente legge ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione questo emendamento. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, l'emendamento non è approvato).

Pongo allora in votazione l'articolo 4 così come è stato proposto dalla Commissione ed accettato dal Ministro. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è approvato)

Art. 5.

I concorsi accordati in base all'articolo 1, all'articolo 2, comma secondo, ed all'articolo 4 della presente legge, per gli impianti gratuitamente riversibili allo Stato, saranno assoggettati a revisione a lavori ultimati, se i costi della mano d'opera, dei materiali da costruzione, degli impianti fissi, del macchinario e del materiale rotabile, verificatisi nel corso dei lavori e delle provviste, applicati alle stesse quantità di lavori e provviste ammesse nei preventivi in base ai quali è stato determinato il concorso, portino in complesso ad un aumento o diminuzione superiore all'alea del 10% della spesa che è servita di base per la determina-

zione del concorso medesimo. A tal fine il concessionario, nel corso dei lavori, dovrà presentare, ogni bimestre, all'Ufficio governativo di vigilanza, la situazione dei lavori e provviste eseguiti in ciascun mese del bimestre, con i quantitativi ammessi nei preventivi.

I prezzi da applicare nel procedimento di revisione saranno, per ciascun mese: *a)* per la mano d'opera, quelli stabiliti dagli accordi interconfederali e di categoria per le zone nelle quali ricadono i lavori di ricostruzione; *b)* per i materiali, quelli praticati sulla piazza per lavori analoghi.

Nessun aumento di spesa potrà essere ammesso per lavori e provviste che, a giudizio del Ministro per i Trasporti, avrebbero potuto essere eseguiti e non siano stati invece eseguiti in relazione al tempo prescritto per l'ultimazione di tutti i lavori e di tutte le provviste ed alle eventuali proroghe debitamente autorizzate.

Qualora nel corso dei lavori si verificassero variazioni nel costo della mano d'opera e dei materiali anzidetti che portassero ad una variazione di oltre il 30 % nella spesa in base alla quale è stato determinato il concorso dello Stato, il Ministro dei trasporti — per i lavori relativi ad opere, impianti fissi, macchinario e materiale rotabile di proprietà dello Stato non ancora iniziati — procederà alla revisione della corrispondente quota di concorso, applicando i prezzi aggiornati alle stesse quantità ammesse per i lavori medesimi nei preventivi originari. Quando la nuova quota di concorso risultasse inferiore a quella originariamente concessa per i lavori anzidetti, gli ammontari delle quote di concorso liquidabili, per i lavori medesimi, in base ai certificati di avanzamento, saranno ridotti, salvo conguaglio finale, nella stessa misura percentuale determinata per il concorso originariamente concesso.

Per gli eventuali procedimenti di revisione di cui al comma precedente, saranno seguite le stesse norme come sopra stabilite per la revisione finale.

(È approvato).

Art. 6.

La concessione dei concorsi previsti dalla presente legge esclude il diritto dei concessionari a qualsiasi compenso eventualmente spettante a titolo di risarcimento dei danni di guerra.

Qualora i concessionari avessero già percepito indennizzi per danni di guerra, il relativo ammontare andrà detratto dal contributo.

I decreti dei Ministri dei trasporti e del tesoro coi quali vengono accordati i concorsi, saranno comunicati al Ministro del tesoro (Direzione generale dei danni di guerra) ed alle Intendenze di Finanza delle circoscrizioni in cui si trovano le linee cui si riferiscono i concorsi medesimi.

A questo articolo è stato presentato dagli onorevoli Ferrari, Casadei, Ruggeri, Milillo, Troiano e Barontini il seguente emendamento sostitutivo: « I concorsi dello Stato, concessi in base alla presente legge, saranno portati in detrazione di qualsiasi compenso eventualmente spettante a titolo di risarcimento dei danni di guerra.

« I decreti dei Ministri dei trasporti e tesoro, con i quali vengono accordati i concorsi, saranno comunicati al Ministero del tesoro (Direzione generale dei danni di guerra) ed alle Intendenze di finanza della circoscrizione in cui si trovano le linee cui si riferiscono i concorsi medesimi ».

TOMMASINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI, *relatore*. L'emendamento che propone l'onorevole Ferrari mi pare che vada a cancellare quello che è stato l'emendamento proposto in sede di Commissione al secondo capoverso dell'articolo. Mi pare che si tratti di una cautela ovvia. Potremmo dire che la cautela, alla quale vuole alludere l'onorevole Ferrari, potrebbe essere prevista dall'articolo 10. Ma, come vedremo nella discussione di quell'articolo, mentre l'articolo 6 ha preciso riferimento a quelli che sono i contributi inerenti a questa determinata legge, l'articolo 10 prevede i diversi contributi già concessi in conseguenza di leggi precedenti.

Noi manteniamo il testo così come è stato approvato in Commissione

PRESIDENTE Pongo ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 6 presentato dall'onorevole Ferrari ed altri, di cui è stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi

(Dopo prova e controprova non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 6 nel testo della Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è approvato).

Art. 7.

Per la contabilità dei lavori di ricostruzione e per il conto di liquidazione totale dei lavori stessi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 213 del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

(È approvato).

Art. 8.

La liquidazione degli accordati concorsi sarà fatta a misura dell'esecuzione dei lavori o dell'approvvigionamento del materiale mobile in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della spesa prevista e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori.

Nel caso di riconosciuta necessità, a giudizio insindacabile del Ministro dei trasporti, potranno essere concessi acconti sul concorso totale accordato per gli impianti e per il materiale mobile.

Gli acconti potranno essere accordati anche in pendenza dell'istruttoria per la determinazione del concorso, nella misura massima di un decimo dell'ammontare del concorso medesimo calcolato provvisoriamente sull'importo approssimativo della totale spesa presunta.

L'impiego degli acconti sarà controllato dai competenti uffici tecnici del Ministero dei trasporti.

Gli onorevoli senatori Ferrari, Casadei, Ruggeri, Milillo, Troiano e Barontini propongono che, dopo il primo capoverso, si aggiunga il seguente comma:

« Le spese relative ai lavori ed alle provviste già effettuate all'atto della presentazione della domanda di concorso statale, di cui è cenno al secondo capoverso dell'articolo 3, saranno determinate in base ad esame, controllo e sindacato sui consuntivi delle spese stesse ».

Domando all'onorevole proponente se intende illustrare il suo emendamento.

FERRARI. Rinunzio ad illustrarlo.

PRESIDENTE. Domando alla Commissione di esprimere il suo parere.

TOMMASINI, *relatore*. Noi manteniamo il nostro testo. Debbo aggiungere che l'emendamento dell'onorevole Ferrari mi sembra superfluo in quanto all'articolo 1, che rappresenta la impostazione generale del disegno di legge, al secondo capoverso, si legge: « Le spese relative ai lavori e provviste già effettuati all'atto della presentazione della domanda di concorso statale saranno determinate in base ad esame, controllo e sindacato sui consuntivi delle spese stesse ». Quindi non mi rendo conto della ragione dell'emendamento proposto dall'onorevole Ferrari.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8 di cui è già stata data lettura nel testo della Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 9.

Fino al 31 dicembre 1953 sono consentite le seguenti agevolazioni tributarie:

Le domande, i progetti, i verbali di accertamento, gli atti e contratti occorrenti per l'esecuzione dei lavori e delle provviste, gli stati di avanzamento dei lavori, gli atti di liquidazione e di collaudo, i certificati di liquidazione dei concorsi, gli atti di cessione ed i relativi certificati di riconoscimento sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Ove tali atti debbano essere registrati, sarà dovuta la sola imposta fissa di registro, oltre i diritti e compensi spettanti agli Uffici del Registro.

(È approvato).

Art. 10.

I concorsi dello Stato e le anticipazioni — già accordati in applicazione dei decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, numero 1406 — saranno portati in detrazione dei concorsi assegnati in applicazione della presente legge.

I concorsi dello Stato eventualmente già accordati in più per materiale rotabile verranno ridotti nella misura prevista negli articoli 2

e 3 della presente legge e, se già pagati, l'eccedenza verrà detratta dalla spesa da prendersi a base per la determinazione totale dei concorsi dello Stato concedibili in applicazione della presente legge.

Qualora i concessionari abbiano usufruito delle anticipazioni bancarie previste dall'articolo 9 del decreto legislativo 15 ottobre 1944. n. 346 e di cui al decreto legislativo 1° novembre 1944, n. 367, i maggiori concorsi concessi in virtù della presente legge, rispetto alle precedenti disposizioni, saranno attribuiti, fino a concorrenza, alla estinzione anticipata delle anticipazioni stesse, tranne che gli Istituti finanziatori dichiarino di rinunciare al beneficio della garanzia sussidiaria statale e del contributo nel pagamento degli interessi, dal momento in cui la concessione del predetto maggiore concorso diventa operativa.

(È approvato).

Art. 11.

Con decorrenza 1° gennaio 1950 lo Stato ha diritto di partecipare ai prodotti netti delle ferrovie concesse ogni qualvolta questi eccedano il 6% della parte tuttora esistente del capitale azionario approvato dal Governo quando sia concessionaria una Società anonima e negli altri casi del capitale investito nell' azienda ferroviaria, da riconoscersi dal Governo come equivalente a capitale azionario.

La partecipazione dello Stato sarà nella misura della metà della eccedenza.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, saranno stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo.

(È approvato).

Art. 12.

Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogati i decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, n. 1406.

Per l'applicazione delle disposizioni della presente legge è istituita presso il Ministero dei trasporti una Commissione interministeriale cui sono anche demandate le attribuzioni di cui all'art. 7 del decreto legge luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 303 ed all'articolo 5 del regio decreto legge 26 agosto 1937, n. 1668.

(È approvato).

Art. 13.

La Commissione interministeriale di cui all'articolo precedente è costituita con decreto del Ministro dei trasporti ed è presieduta dallo stesso Ministro o dal Sottosegretario di Stato per i trasporti.

Di detta Commissione fanno parte:

il Direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che la presiederà in caso di assenza o di impedimento del Ministro e del Sottosegretario di Stato;

i due Ispettori generali superiori;

il Capo del Servizio lavori e costruzioni ed il Capo del Servizio affari economici e sindacato finanziario presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

tre funzionari amministrativi e tre funzionari tecnici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

due funzionari della Direzione generale del tesoro ed uno della Ragioneria generale dello Stato designati dal Ministro del tesoro;

un rappresentante delle aziende municipalizzate;

un rappresentante delle imprese private concessionarie,

un rappresentante dei liberi professionisti in materia di trasporti;

un rappresentante del personale autoferrotramviario.

Due funzionari dell'Ispettorato generale predetto eserciteranno le funzioni di segretari.

Il Ministro dei trasporti può chiamare a far parte della Commissione due esperti in materia di costruzioni e di esercizio di linee di trasporto, che avranno voto consultivo.

Per la validità delle adunanze occorre la presenza di almeno la metà dei membri oltre il Presidente il cui voto prevale in caso di parità.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Vorrei che fosse chiarito quel punto dell'articolo il quale dice: « Un rappresentante dei liberi professionisti in materia di trasporti », perchè così come è scritto non si capisce cosa voglia dire: sembrerebbe che questo rappresentante possa essere, ad esempio, un vetturino, un facchino. (*Ilarità*). Chiederei che venisse corretta questa dizione, perchè chi dovrà applicare questa legge sappia esattamente cosa voglia dire.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Voglio precisare una questione che trova le sue origini nella struttura universitaria. Voi sapete, per esempio, che ci sono tecnici che si laureano in ingegneria civile, ramo trasporti, i quali attuano una libera professione di consulenza; sono progettisti di linee ferroviarie, di linee filoviarie, di locomotive, di autobus, di impianti elettrici, di scambi, di determinati apparecchi meccanici di sicurezza che si impiegano nella tecnica dei trasporti. Sono questi i liberi professionisti in materia di trasporti, a cui l'articolo in esame intende riferirsi.

ZOLI. Ma io chiedo solo che sia formulata la dizione in maniera migliore.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ad ogni modo, si può chiarire con questa precisa affermazione: che si intende per libero professionista in materia di trasporti il tecnico che conosce la materia e che dà giudizi tecnici, costruttivi e di esercizio in questa materia.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Desidero far presente al Ministro che questi esperti fanno già parte della Commissione. Sarebbe utile che la nostra Commissione, che ha proposto l'articolo, esaminasse a fondo la questione. Gli esperti in materia di trasporti erano già previsti nell'ultimo capoverso dell'articolo, dove si dice: « Il Ministro dei trasporti può chiamare a far parte della Commissione due esperti in materia di concessione e di esercizio di linee di trasporto, che avranno voto consultivo ». Ora, secondo l'opinione del Ministro, di questi esperti ne dovrebbero essere chiamati tre, di cui uno con voto deliberativo e due con voto consultivo. Io penso che sarebbe opportuno emendare il testo dell'articolo su questo punto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Tommasini, per esprimere il pensiero della Commissione.

TOMMASINI, *relatore*. La Commissione fa presente — e l'onorevole Ferrari lo sa — che questa aggiunta è stata chiesta proprio da un collega senatore a nome degli ingegneri liberi professionisti. Se si vuole sopprimere questa aggiunta, si può anche farlo, ma occorre una precisazione. Sarebbe opportuno quindi che l'onorevole Zoli facesse una proposta concreta.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Io vorrei che la Commissione decidesse se questi esperti devono intervenire nella veste di commissari con voto deliberativo o nella veste di commissari con voto consultivo. Perchè con l'aggiunta che la Commissione ha fatto, per andare incontro al desiderio della classe, si produce questa incongruenza: essi intervengono due volte; una prima volta con un membro che ha voto deliberativo e una seconda volta, contemporaneamente, con due membri che hanno voto consultivo.

Evidentemente ciò non è opportuno. Non ho nulla in contrario che si faccia un'aggiunta nella prima parte, ma è necessario sopprimere il secondo capoverso.

Vorrei che la Commissione stessa, poichè il Regolamento non mi consente di formulare adesso emendamenti, mentre lo consente alla Commissione, proponesse una nuova dizione per correggere il testo

CAPPA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA. La Commissione ritiene che, per venire incontro alle osservazioni del collega Zoli, si potrebbe dire invece di « un rappresentante dei liberi professionisti in materia di trasporti », « un libero professionista specializzato in materia di trasporti » e sopprimere il punto dove si dice « il Ministro dei trasporti può chiamare a far parte della Commissione due esperti in materia di costruzioni e di eser-

cizio di linee di trasporto che avranno voto consultivo ».

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Proporrei di dire all'articolo 13: « un rappresentate degli ingegneri liberi professionisti ». In questa maniera l'articolo sarebbe precisamente uguale a quello proposto dall'onorevole Cappa Voglio aggiungere a titolo di specificazione che, mentre in questo caso gli ingegneri entrerebbero nella Commissione come rappresentanti di categoria con voto deliberativo, nell'altro caso verrebbero chiamati a farne parte i due esperti *uti singuli*, come mi suggerisce il mio amico Bosco, ed avrebbero voto consultivo.

CAPPA Non sono d'accordo sull'emendamento proposto dal senatore Genco.

GENCO. Non insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 13 con l'emendamento proposto dal senatore Cappa.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 14.

La Commissione si pronunzia·

1) sulla concessione, sulla misura e sulla revisione dei concorsi di cui alla presente legge e sulla concessione degli acconti;

2) sulla indispensabilità della riattivazione, in tutto od in parte, delle ferrovie e degli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 5 della presente legge, rimasti inattivi perchè fortemente disastrati, segnalando quelli che potrebbero essere abbandonati definitivamente o per un tempo non breve e sostituiti con pubblici servizi di trasporto meno onerosi per spese di impianti e di esercizio;

3) sulla indispensabilità delle opere e provviste per la riattivazione delle linee e tronchi di linee di cui al precedente n. 2) o per la continuità e sicurezza dell'esercizio delle linee che si trovano in condizioni precarie a causa degli eventi bellici e vengano temporaneamente esercitate con speciali limitazioni e cautele;

4) sui progetti di ripristino o di ricostruzione;

5) sulle varianti agli impianti ed al materiale rotabile e sulle nuove opere e provviste in sostituzione di quelle disastrate, ritenute necessarie od opportune dal punto di vista tecnico e finanziario salvo, ove occorra, il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

6) sulla sostituzione integrale o parziale di una linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema;

7) sulla precedenza delle opere e provviste da eseguire e sulle modalità ed i termini per l'esecuzione delle stesse opere e provviste;

8) sull'impiego dei fondi di rinnovo già costituiti;

9) sul provvedimento di carattere tariffario e finanziario per le ferrovie pubbliche in regime di concessione e per gli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 3 della presente legge;

10) su ogni altro provvedimento per il quale il Ministro dei trasporti ritenga di sentirne il parere.

(*È approvato*).

Art. 15.

Per le ferrovie per le quali sia stata decisa la definitiva chiusura o non possa prevedersi la riattivazione a breve scadenza, il Ministro dei trasporti, di concerto con quello delle finanze, può disporre la vendita dei materiali di armamento e delle linee elettriche, degli impianti fissi e dei macchinari, riversibili allo Stato al termine della concessione, salvo la regolazione di concerto col Ministero del tesoro, dei rapporti col concessionario.

Per il materiale rotabile delle ferrovie di cui al precedente comma si applica la disposizione di cui all'articolo 187, comma secondo, del Testo Unico 9 maggio 1912, n. 1447.

(È approvato).

Art. 16.

Il Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, è autorizzato a provvedere alla organizzazione centrale e periferica necessaria per la rapida applicazione delle disposizioni contenute nella presente legge e per

la vigilanza e sindacato sui lavori e le provviste in base alle norme di cui al regolamento 1° approvato con regio decreto 21 ottobre 1863, n. 1528 e all'articolo 14 del regolamento approvato con regio decreto 7 agosto 1909, numero 711.

A tal fine il Ministro dei trasporti potrà disporre, di concerto con i Ministri competenti, il temporaneo comando, alle dipendenze dello Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di personale tecnico di altre Amministrazioni dello Stato, esperto in costruzioni ferroviarie o stradali, nonchè il trasferimento, d'intesa col Ministero del tesoro, previo parere favorevole della Commissione centrale per l'Avventiziato, di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, di personale statale non di ruolo esperto nelle costruzioni anzi dette.

Con provvedimenti interministeriali, da adottarsi dal Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri interessati e con quello del tesoro, sarà determinato il limite numerico del personale occorrente per la organizzazione di cui trattasi e la ripartizione del limite stesso tra personale di ruolo da comandarsi e personale non di ruolo da trasferirsi.

I posti in soprannumero nel grado VI del ruolo del personale amministrativo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione previsti nella nota *c*) della tabella I^a^, allegata al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono aumentati di due unità da conferirsi, per inquadramento, a funzionari che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo stesso, ferme rimanendo tutte le norme contenute nel decreto legislativo medesimo.

L'onere relativo al personale di cui sopra farà carico al bilancio del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione

(*È approvato*).

Art. 17.

Alla ferrovia funicolare Vesuviana, danneggiata dall'eruzione del marzo 1944, sono applicabili le disposizioni della presente legge.

Di questo articolo, i senatori Ferrari, Casadei, Ruggeri, Milillo, Troiano e Barontini propongono la soppressione.

Ha facoltà di parlare il senatore Ferrari.

FERRARI. Dichiaro di ritirare l'emendamento, perchè ho commesso un errore. Credevo infatti che si facesse riferimento alla ferrovia vesuviana già in esercizio, per la quale già in sede di Costituente fu presentato un disegno di legge che fu poi dal Ministro ritirato. Invece si tratta della ferrovia funicolare. Trattandosi di un'altra azienda, non abbiamo nessun motivo di proporre emendamenti.

PRESIDENTE Pongo ai voti l'articolo 17. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 18.

Ferme restando, per le aziende municipalizzate, le disposizioni del Testo Unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, e del relativo regolamento, il Ministro dei trasporti, in relazione alle finalità della presente legge, esercita la vigilanza ed il sindacato su dette aziende e su quelle in maggioranza di proprietà dei Comuni, ammesse ai benefici previsti, secondo le norme del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e successive modificazioni ed aggiunte.

Anche di questo articolo è stata presentata da parte dei senatori Ferrari, Casadei, Ruggeri ed altri, una proposta di soppressione. Ha facoltà di parlare il senatore Ferrari.

FERRARI. Insisto nella proposta di soppressione perchè con questo articolo si ammette il sindacato sulle aziende municipalizzate da parte del Ministero. Noi invece riteniamo che questo non vi debba essere in quanto si viene con esso a intaccare l'autonomia dei Comuni e delle aziende che dipendono dai Comuni.

TOMMASINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI, *relatore*. Con tutto il rispetto che io ho per il senatore Ferrari, debbo rilevare nella sua proposta una contraddizione. Quando si tratta di stabilire che lo Stato deve pagare, allora non si vede lesa l'autono-

mia dei bilanci comunali e lo Stato paga; quando, come in questo caso, lo Stato paga, perchè effettivamente noi il 50% lo diamo, e pretende perciò di esercitare il sacrosanto diritto alla sorveglianza così come, nonostante l'autonomia dei Comuni, il Ministero dell'interno esercita la tutela e la sorveglianza e deve occuparsi dell'esattezza e della saggia amministrazione da parte degli enti locali, allora l'onorevole Ferrari vede lesa l'autonomia comunale. Ma proprio il collega Ferrari nella discussione del progetto precedente rileva che, mentre il Ministro Corbellini dice « che lo Stato sorveglia le aziende, di fatto però questa sorveglianza non viene affatto esercitata. Ma perchè dunque questa sorveglianza non deve esercitarsi da parte dello Stato per delle società le quali, per quanto municipalizzate, godono di un beneficio per effetto di questa legge? Quindi noi siamo per il mantenimento integrale dell'articolo.

FERRARI. Insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Domando al Ministro dei trasporti la sua opinione in proposito.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Concordo con quanto ha detto il relatore.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta di soppressione dell'articolo 18, avanzata dal senatore Ferrari ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvata).

Pongo ai voti l'articolo 18 nel testo formulato dalla Commissione, con la proposta di coordinamento avanzata dalla Commissione stessa in relazione a quanto precedentemente approvato all'articolo 3, di aggiungere, cioè, dopo la parola: « Comuni » le parole: « o provincie ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 19.

Le aziende esercenti servizi pubblici di trasporto, fermo restando quanto disposto dall'articolo 197, comma ultimo, del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono tenute ad applicare ai funzionari ed agenti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione lo stesso trattamento dalle medesime stabilito per i propri funzionari ed agenti, nei confronti delle facilitazioni di viaggio.

(È approvato).

Art 20.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato)

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

(È approvato).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina di tre Commissari di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.

Senatori votanti	211
Hanno ottenuto voti:	
Bubbio	122
Zanardi	90
Grisolia	77
Salomone	45
Spezzano	8
Voti nulli e dispersi	9
Schede bianche	7

Dichiaro eletti i senatori Bubbio, Zanardi e Grisolia.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Alberganti, Alberti Giuseppe, Aldisio, Allegato, Anfossi, Armato, Asquini.

Baracco, Barbareschi, Bareggi, Barontini, Battista, Bei Adele, Bellora, Bencivenga, Bergamini, Bergmann, Bibolotti, Bisori, Bitossi, Boccassi, Bocconi, Boeri, Borromeo, Bosco, Bosco Lucarelli, Bosi, Braccesi, Braitenberg, Braschi, Bubbio, Buizza, Buonocore.

Cadorna, Canaletti Gaudenti, Canevari, Caporali, Cappa, Carbonari, Carelli, Caristia, Carmagnola, Caron, Carrara, Casadei, Casardi, Casati, Castagno, Cavallera, Cemmi, Cermenati, Cermignani, Ciampitti, Ciasca, Ciccolungo, Cingolani, Colombi, Conci, Conti, Corbellini, Cortese, Cosattini.

De Bosio, Del Secolo, De Luca, D'Incà, Di Rocco, D'Onofrio.

Fantoni, Fantuzzi, Farina, Fazio, Ferrari, Filippini, Fiore, Focaccia, Fortunati.

Galletto, Gasparotto, Gava, Gavina, Gelmetti, Genco, Gerini, Gervasi, Giacobetti, Giua, Gortani, Grava, Grieco, Grisolia, Guarienti, Guglielmone.

Jacini.

Labriola, Lamberti, Lanza, Lanzara, Lanzetta, Lazzarino, Lepore, Locatelli, Lodato, Longoni, Lorenzi, Lovera, Lucifero, Luisetti, Lussu.

Macrelli, Maffi, Magliano, Magrì, Malintoppi, Mancinelli, Mancini, Marani, Marconcini, Mariotti, Martini, Mastino, Medici, Menotti, Mentasti, Merlin Angelina, Merlin Umberto, Milillo, Minio, Minoia, Molé Salvatore, Momigliano, Monaldi, Morandi, Mott, Musolino.

Negarville, Nitti.

Oggiano, Orlando, Ottani.

Page, Pallastrelli, Palumbo Giuseppina, Paratore, Pasquini, Pennisi di Floristella, Perini, Persico, Pertini, Pezzini, Pezzullo, Picchiotti, Piemonte, Pietra, Pontremoli, Priolo, Proli.

Raffeiner, Raja, Reale Vito, Ricci Mosè, Riccio, Rocco, Rolfi, Romano Antonio, Romano Domenico, Roveda, Rubinacci, Ruggeri, Ruini.

Sacco, Salomone, Salvagiani, Sanmartino, Santero, Santonastaso, Sapori, Schiavone, Scoccimarro, Secchia, Spallicci, Spallino, Spano, Spezzano.

Tambarin, Tartufoli, Tessitori, Tomè, Tommasini, Tonello, Tosatti, Toselli, Traina, Tripepi, Troiano, Tupini, Turco.

Uberti.

Vaccaro, Valmarana, Vanoni, Varaldo, Varriale, Veroni, Vischia, Voccoli.

Zanardi, Zane, Zelioli, Zoli, Zotta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *segretario:*

Alla Presidenza del Consiglio, al Ministro degli interni e al Ministro della guerra. Chiedo di interrogare il Ministro competente per conoscere le ragioni per le quali l'Istituto « Configliacchi » per i ciechi di Padova (la più antica e forse la più importante e più benemerita fra le analoghe istituzioni esistenti in Italia, e l'unica della Regione Triveneta) deve ancora soffrire l'occupazione militare di due terzi della sua sede per essere la stessa adibita a caserma.

Tale occupazione dura da sei anni e l'Istituto versa in condizioni tristissime, con deplorevole promiscuità, in condizioni di acuto disagio, mentre molte altre caserme esistono in Padova semivuote.

L'interrogante segnala l'urgenza di provvedere alla liberazione dei locali di detto Istituto

MERLIN Umberto.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere come egli spieghi la sua circolare alle Procure generali della Repubblica in data 4 ottobre 1948, n. 3584, con la quale si suggeriscono alla Magistratura criteri interpretativi sulla questione se la pistola « Beretta » calibro 9 possa considerarsi o meno arma da guerra, e ciò dopo che numerose sentenze e larga parte di dottrina si erano già espresse in senso negativo; e come possa conciliare questa interferenza sulla libertà di giudizio dei Magistrati col rispetto alla loro indipendenza e con l'osservanza dell'articolo 104 della Costituzione.

BERLINGUER.

Ai Ministri dell'industria e commercio e dei lavori pubblici, per conoscere le vere ragioni dell'attuale deficienza di energia elettrica, anche per tagliar corto alle varie dicerie raccolte e valorizzate dalla stampa e – soprattutto – perchè i cittadini (conosciuta la verità) sopportino, col minor malincuore possibile, i sacrifici cui sono sottoposti.

MARIOTTI.

Interrogazione con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se, quando e come intenda provvedere per rimediare alla intollerabile situazione degli uffici giudiziari nella circoscrizione del Tribu-

nale di Bergamo e, in particolare, delle Preture, nelle quali da troppo tempo ormai si lamenta una quasi totale carenza di magistrati, talchè ben cinque delle sei Preture esterne sono prive del giudice titolare, con gravissimo pregiudizio dell'Amministrazione della giustizia e dei privati interessi dei cittadini.

PEZZINI.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Anticipazioni di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane (117) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Autorizzazione della spesa di lire 500 milioni per i danni causati dal terremoto del 18-23 agosto 1948 nelle Puglie (72-B) (*Approvato dal Senato e, con modificazioni, dalla Camera dei deputati*).

3. RAFFEINER. - Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948,n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli Alto Atesini (121).

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti