

**DLXXIX. SEDUTA****VENERDÌ 9 FEBBRAIO 1951****(Seduta pomeridiana)****Presidenza del Vice Presidente ZOLI****INDICE****Disegni di legge :**

(Trasmissione) . . . . .	Pag. 22656, 22676
(Deferimento a Commissione permanente)	22645
(Rimessione all'Assemblea) . . . . .	22 45

**Disegno di legge : « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065) (Seguito della discussione) :**

MUSOLINO . . . . .	22646
MAGLI . . . . .	22650
PANETTI . . . . .	22651
FERRARI . . . . .	22657
DE GASPERIS . . . . .	22667
MENGI . . . . .	22668
BORROMEO . . . . .	22670

Interrogazioni (Annunzio) . . . . .	22677
-------------------------------------	-------

La seduta è aperta alle ore 16.

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

**Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente del Senato, ai sensi del primo comma dell'articolo 28 del Regolamento, ha deferito il disegno di legge, di iniziativa dei deputati Pignatone ed altri: « Concessione di mutui da parte della Cassa depositi e prestiti per la costruzione di case popolari in favore dell'Ente siciliano case per i lavoratori » (1419), già assegnato all'esame e alla approvazione della 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), all'esame e all'approvazione della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro).

**Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.**

**PRESIDENTE.** Informo che un quinto dei componenti della 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Modificazione degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 »

(1393), già deferito all'esame e all'approvazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dal Senato.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**« Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata ».

È iscritto a parlare il senatore Musolino, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno:

« Il Senato ritiene che il raccordo dei tronchi ferroviari a scartamento ridotto Gioia Tauro-Cinquefrondi e Mammola-Gioiosa Jonica, delle ferrovie calabro-lucane, concesse a gestione privata, costituisca non solo un mezzo di comunicazione vitale, e perciò importante, per lo sviluppo delle zone agricole interessate della provincia di Reggio Calabria, più volte reclamato da quelle popolazioni e da numerosi interventi parlamentari in sede di bilancio, ma anche il potenziamento di quei tronchi ferroviari più conveniente per una fortissima riduzione del passivo di gestione oggi gravante sull'Amministrazione dello Stato attraverso le sovvenzioni disposte con la Convenzione del luglio 1926;

considerato che tale raccordo rientra nei criteri tecnici, economici voluti dal presente disegno di legge presentato dal Governo, invita il Governo stesso a disporre il finanziamento occorrente per la realizzazione del raccordo dei tronchi ferroviari suddetti in applicazione del presente disegno di legge, a sollievo del passivo dell'Amministrazione delle ferrovie, nonché dell'economia della provincia di Reggio Calabria ».

Ha facoltà di parlare il senatore Musolino.

MUSOLINO. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prendo la parola su questo disegno di legge con una certa perplessità perchè esso mi dà, da una parte, la speranza che attraverso la sua applicazione,

quando sarà divenuto legge, potremo ottenere un serio miglioramento delle comunicazioni interne delle nostre regioni meridionali, dall'altra esso pone, alla mia coscienza di parlamentare, degli interrogativi che in seguito esprimerò. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame vorrebbe avere il grande merito di conciliare lo sviluppo delle comunicazioni delle ferrovie a gestione privata attraverso il potenziamento e l'ammodernamento dei mezzi di trazione e degli impianti fissi con l'interesse dell'Amministrazione dello Stato, la quale vede, in tale potenziamento ed ammodernamento, il modo di trarre seri vantaggi economici diminuendo il carico delle sovvenzioni o sussidi alle gestioni private col provocare, mercè il miglioramento degli strumenti delle gestioni stesse, un aumento di introiti, eliminando i passivi e consentendo alle popolazioni interessate di avere mezzi più celeri ed economici di comunicazione.

La lotta che oggi si svolge tra rotaia e strada, sviluppando la concorrenza a beneficio del cittadino viaggiatore, favorisce indirettamente la ricostruzione delle regioni interessate e la loro economia, ragione per cui se lo Stato non lesinerà i mezzi per questo potenziamento delle ferrovie secondarie, l'Amministrazione, aiutando l'economia generale a sollevarsi dalla crisi che la travaglia, farà un bene a se stessa col recuperare i fondi che anticiperà attraverso un incremento di introiti.

Ma a questo punto occorre porre delle domande all'onorevole Ministro, fra le quali una di carattere fondamentale e cioè: il controllo contabile sulle gestioni private è tale, oggi, da assicurare che i benefici, che deriveranno dal potenziamento e ammodernamento dei mezzi, voluti dall'attuale disegno di legge, non vadano ad esclusivo vantaggio della gestione privata a spese della collettività?

Io esprimo un dubbio che non solo è mio, ma di gran parte di noi, onorevoli colleghi, dubbio che è stato espresso da questo settore dell'Assemblea in occasione della concessione di sussidi alla Società mediterranea delle calabro-lucane. Vorremmo sapere dalla bocca dell'onorevole Ministro come vengono controllati oggi gli incassi di biglietti delle stazioni delle ferrovie secondarie, che possono benissimo sfuggire ai controlli governativi e presentare passivi non reali e avere conseguente-

mente, dallo Stato, sovvenzioni non dovute. Dopo l'immissione, ad esempio, delle nuove automotrici nell'esercizio delle linee Gioia Tauro-Cinquefrondi e Gioia Tauro-Sinopoli, abbiamo visto che i viaggiatori dei Comuni interessati si sono orientati verso la rotaia abbandonando la strada, tanto che, nonostante l'aumento delle corse, le automotrici sono affollate continuamente, in special modo nel periodo delle feste religiose, tanto da richiedere l'aggiunta di altre automotrici per soddisfare alla richiesta e alle minime esigenze di quelle popolazioni.

Quale è oggi l'introito effettivo delle calabro-lucane, rispetto al periodo precedente? Sa dirci nulla in proposito l'onorevole Ministro? La sua risposta potrebbe servire alla discussione generale di questo disegno di legge come prova della bontà di esso, e confortare così il voto che verremo a dare con una documentazione illustrativa, e ad incoraggiare il Ministero del tesoro ad allargare la borsa verso questa iniziativa del Ministro dei trasporti, perchè qui si tratta di investimenti altamente produttivi, facilmente recuperabili, non compromettenti la solidità della lira e che rappresentano, al contrario delle spese per il riarmo, un vantaggio concreto ed un aiuto serio alla economia delle zone meridionali depresse.

Un'altra domanda rivolgo all'onorevole Ministro ed è questa. Non conviene allo Stato, attuando questo disegno di legge, nazionalizzare le ferrovie secondarie? Poichè lo Stato si accinge a sobbarcarsi ad un finanziamento di larga portata per il potenziamento delle linee secondarie, allo scopo di aiutare le gestioni private concessionarie a superare le passività e conseguentemente ad alleggerire il peso delle sovvenzioni statali, non sarebbe più logico più conveniente revocare le concessioni ed assumere direttamente le gestioni in modo che i prevedibili vantaggi derivanti dal potenziamento vadano a beneficio della collettività italiana, anzichè di società private?

Di fronte al dubbio dei controlli contabili, di fronte alle condizioni deprecabili in cui vengono lasciati i servizi delle stazioni delle ferrovie secondarie, lasciate senza acqua e senza alcuna pulizia che salvaguardi le minime regole d'igiene, come è facilmente constatabile lungo le linee delle ferrovie calabro-lucane, di

fronte alle condizioni del personale in servizio presso queste società private, che hanno cura soltanto del dividendo da distribuire agli azionisti, anzichè di rispondere alle esigenze del pubblico, io ritengo e voi, onorevoli colleghi, sarete con me a ritenere che la nazionalizzazione delle ferrovie secondarie sia non solo doverosa, ma anche, dal punto di vista economico, vantaggiosa all'amministrazione dello Stato.

L'onorevole Corbellini, relatore, afferma in un punto della sua chiara tecnica e documentata relazione che il potenziamento e l'ammmodernamento devono mirare ad un effettivo miglioramento delle condizioni tecniche di esercizio che consenta alle aziende di vivere di vita propria, cioè, aggiungo io, di consentire lauti dividendi per il capitale privato mercè l'ausilio dei finanziamenti dello Stato. Ora perchè la collettività deve essere obbligata ad anticipare fondi a favore del capitale privato in quei servizi pubblici che per la loro natura e per la loro importanza nell'economia generale debbono essere statali e non di gestione privata?

Non neghiamo che l'iniziativa privata non debba essere incoraggiata laddove si presenti la necessità e la convenienza, ma nel campo delle comunicazioni, che rappresentano il sistema circolatorio della Nazione, nessuno meglio dello Stato può raggiungere le sue finalità, nessuno può essere in grado di risolvere i problemi di ordine generale, o, a questo ordine collegati, se non l'Ente che ha questa competenza e questa finalità.

Vengo ora ad un problema di carattere tecnico, suggeritomi dalle categorie interessate e che è particolare alla linea Gioja Tauro-Cinquefrondi. Si tratta della necessità di impiantare la terza rotaia in modo da consentire il transito dei carri a scartamento ordinario sulle linee a scartamento ridotto. Come l'onorevole Ministro sa certamente, sul tronco suddetto viene, mediante carrelli, trasportato il vagone carico di merci, generalmente agrumi ed olii, allo scopo di evitare il trasbordo di merci alla stazione di Gioja Tauro che collega la linea ordinaria con quella secondaria. Il viaggio su carrello richiede la spesa di lire seimila per vagone, mentre con la terza rotaia non sarebbe necessario il carrello ed il costo si ridurrebbe a lire duemila: con quale vantaggio, sia per i privati,

sia per la gestione, è inutile che ve lo dimostri. La differenza dei costi è la prova del mio asserito. La linea è sita in terreno piano e non ha curve. Raccomando al Ministro l'esame di questo suggerimento ai fini dell'applicazione del presente disegno di legge, e cioè del potenziamento degli impianti fissi.

E vengo allo svolgimento del mio ordine del giorno sul quale richiamo la vostra benevola attenzione, in particolare dei colleghi meridionali di qualsiasi settore.

Onorevoli senatori, l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di sottoporre alla vostra approvazione s'inquadra nei criteri tecnici ed economici, nonchè politici e sociali che hanno ispirato il Ministro a presentare il disegno di legge sottoposto al nostro esame.

È stato più volte oggetto di sollecitazioni, da parte di noi senatori meridionali di tutti i settori, il completamento ed il potenziamento delle ferrovie calabro-lucane, le quali costituiscono, per quelle due regioni economicamente depresse ed arretrate, il sistema principale di comunicazioni e di allacciamento con le ferrovie nazionali. Però, come tutte le iniziative del Mezzogiorno, anche questa si è arenata di fronte ad ostacoli che la gestione privata delle suddette ferrovie non trovò conveniente ai suoi interessi particolari superare. In virtù della convenzione del luglio 1926, stipulata durante il regime fascista, ci si limitò alla costruzione di tronchi di ferrovia in zona pianeggiante, la cui brevità di percorso ha determinato un elevato coefficiente di esercizio ed un mancato sviluppo delle comunicazioni indispensabili allo sviluppo economico delle zone interessate.

Intendo parlare delle ferrovie dell'interno della Calabria e più specificatamente dei tronchi Gioja Tauro-Cinquefrondi e Mammola-Gioiosa Marina, oggetto in queste ultime settimane di agitazioni delle popolazioni di ben quindici comuni collegati da queste ferrovie secondarie, attraversanti zone ubertose dove fioriscono l'ulivo e l'arancio, ricchezze principali della provincia di Reggio Calabria. Queste agitazioni sono presenti alla vostra memoria, onorevole Ministro, attraverso un telegramma personale mio e ordini del giorno trasmessi al vostro Ministero, reclamanti il raccordo di questi due tronchi ferroviari, che tutti i governi passati promisero e mai eseguirono, pur riconoscendone la vitale

importanza e la convenienza per la stessa amministrazione dello Stato, sovvenzionatrice della società mediterranea concessionaria. Per valutare l'importanza di questo raccordo, onorevoli senatori, darò a voi alcuni dati che dimostreranno la fondatezza del mio ordine del giorno e come esso s'inquadri perfettamente nell'attuale disegno di legge, presentato dall'onorevole Ministro. I tronchi ferroviari attualmente in esercizio e sovvenzionati sopra menzionati Gioja Tauro-Cinquefrondi e Mammola-Gioiosa Marina hanno una lunghezza rispettiva di chilometri 32 il primo e di 14 chilometri il secondo ed interessano 122 mila abitanti direttamente ed oltre 80 mila indirettamente. La superficie coltivata principalmente ad oliveti ed agrumeti di pregiata qualità è di chilometri quadrati 180. Il raccordo dei due tronchi richiede la costruzione di una linea di 17 chilometri, di cui sei in galleria. Il costo, previsto dal progetto esistente presso il Ministero, è di lire due miliardi e 600 milioni. Il recupero di tale somma da parte dello Stato avverrebbe, non a lungo termine, per le seguenti ragioni: 1) tale raccordo attraversando zone abbandonate, oggi, per mancanza di facili comunicazioni, rappresenterebbe un potenziamento dell'agricoltura su un comprensorio di oltre 85 chilometri quadrati e cioè di circa nove mila ettari di terreni, che verrebbero bonificati per la presenza del mezzo celere di comunicazione. Infatti tale raccordo avrebbe il carattere di bonifica per quelle zone, oggi inospiti, perchè deserte. I terreni oggi di scarso valore per non dire nullo, acquisterebbero dal punto di vista fiscale un valore superiore e quindi darebbero allo Stato un gettito d'imposta non indifferente ogni anno. Ciò a prescindere dei benefici di una trasformazione fondiaria che in breve volgere di anni moltiplicherebbe la produzione di frutta pregiata per cui il valore di ogni ettaro di terreno passerebbe da quelli di quarta classe a quelli di prima e di seconda classe con conseguente gettito d'imposta nelle casse dello Stato.

2) Il raccordo di questi due tronchi unirebbe la zona tirrenica con la jonica — e questo vantaggio è di capitale importanza, perchè la distanza tra Gioja Tauro sul Tirreno e Gioiosa Marina sul Jonio, oggi di 177 chilometri per ferrovia ordinaria lungo il periplo della parte estrema della penisola tirreno-jonica si accor-

cerebbe di ben 115 chilometri, essendo di soli 62 chilometri la linea interna di comunicazione se i due tronchi venissero raccordati.

Ognuno di voi, onorevoli colleghi, vede quale potenziamento ciò rappresenterebbe per le ferrovie secondarie di quelle zone, quale sviluppo per l'agricoltura e la nascente industria dei due centri maggiori Gioja Tauro e Siderno Marina sita vicino a Gioiosa Marina. Di conseguenza, forte aumento di attivo per la gestione concessionaria con corrispondente diminuzione di sovvenzione da parte dello Stato perchè il raccordo, collegando centri agricoli commerciali ed industriali della provincia di Reggio in via di sviluppo e di bonifica, consentirà all'amministrazione dello Stato di recuperare sotto le più varie forme di introito: maggiori imposte, trasporti, imposta generale sull'entrata, giro d'affari, ecc., i due miliardi e 600 milioni che oggi si chiedono, ma anche risparmierà allo Stato le pesanti sovvenzioni attuali. Quindi non si tratta di investimento improduttivo bensì di investimento non a lungo termine ed altamente produttivo dal punto di vista economico sociale e politico.

Onorevole Ministro, io mi riallaccio a quanto è stato scritto nella sua pregevole relazione là dove dice « l'ammodernamento ed il potenziamento non avranno però efficacia per il raggiungimento di quell'equilibrio tecnico ed economico cui si mira se non quando vi siano le condizioni naturali per l'incremento di un traffico esistente ». È quello che ricorre nel caso da me prospettato, anzi viene superato nelle sue previsioni per le considerazioni fin qui svolte da me. E mi riallaccio anche ai concetti informativi espressi nella brillante relazione del collega Corbellini, là dove afferma che il provvedimento promesso da lui al Parlamento quando era Ministro doveva essere diretto a dare modo alle aziende di pervenire non ad un sollievo temporaneo, ma ad un effettivo miglioramento delle condizioni tecniche di esercizio che consenta loro di vivere di vita propria. È questo anche il caso prospettato nel mio ordine del giorno. Non si dica però che il progetto di legge non contempla il raccordo di tronchi ferroviari come potenziamento e rammodernamento degli impianti e degli apparecchi in servizio alle ferrovie. Io ritengo che per potenziamento si debba intendere attività diretta a provocare l'aumento di capacità produttiva delle linee gestite anche mediante i raccordi dei tronchi ferroviari.

Infatti il raccordo soddisfa ad effettive correnti di traffico, anzi ne abbrevia il percorso di due volte l'attuale e congiunge le due litoranee della estrema penisola con la prospettiva di largo sviluppo economico della zona interessata. Il viaggiatore oggi è costretto per ferrovia ad impiegare ben quattro ore per raggiungere, da Gioja Tauro, Gioiosa Marina; attraverso la ferrovia secondaria interna, dopo il raccordo, impiegherà solo 90 minuti a velocità ordinaria, e con le nuove automotrici solo un'ora. Da questi dati si può arguire l'estrema importanza del raccordo dei due tronchi.

Da rilevare ancora che il tronco Gioiosa-Mammola, lungo 14 chilometri, per la sua brevità è assolutamente anti-economico per la gestione e per lo Stato che deve sovvenzionare, e, d'altra parte, non dà quel rendimento all'agricoltura della zona appunto per la brevità del percorso, e fu costruito con la prospettiva dell'allacciamento con la Cinquefrondi-Gioja Tauro.

Oggi che il Ministro presenta a noi un progetto di legge meritevole del nostro consenso per le finalità che si propone, riteniamo di risolvere tutti quei problemi d'immediata e conveniente attuazione nelle zone depresse, soprattutto, per dare a queste la possibilità di sollevarsi e concorrere con la laboriosità feconda delle nostre popolazioni meridionali alla ricostruzione dell'economia nazionale.

Io ho qui, onorevoli colleghi, un prospetto statistico il quale dimostra che la Calabria è, fra tutte le zone del Mezzogiorno, la più depressa d'Italia. Da tale rapporto statistico si rileva che mentre l'indice di depressione per il Mezzogiorno è meno 33, per la Sardegna meno 23, per gli Abruzzi meno 30, per la Basilicata meno 30, per le Puglie meno 32, per la Sicilia meno 33, per la Campania meno 35, per la Calabria, invece, è meno 59. Ora, se questi dati sono veri, come sono in effetti veri, onorevole Sottosegretario, credo che la mia terra debba essere aiutata molto di più. A questa situazione della mia regione io credo che voi, onorevoli colleghi, non possiate negare la maggiore attenzione e quindi il maggior aiuto possibile se non volete che quelle zone, specie dopo il minacciato riarmo, cadano al di sotto delle condizioni delle regioni africane coloniali. Voi dovete venire incontro ai bisogni di questa Calabria, che è la regione più depressa d'Italia; perchè se è la più depressa, ha maggior bisogno di aiuto. Allora,

questo mio ordine del giorno si inquadra in questa necessità e rappresenta una piccola parte della soluzione dei problemi della Calabria e soprattutto del problema delle comunicazioni, che, come tutti sapete, nella nostra Calabria sono ancora tanto arretrate. Io penso che quello che ha detto l'onorevole Oggiano per la Sardegna e l'onorevole Rizzo per la Sicilia si debba moltiplicare per due per la Calabria, perchè è doppia la sua depressione. Ed io penso che voi non vorrete trascurare il problema delle comunicazioni, che è alla base della nostra economia; io penso che il mio ordine del giorno, onorevoli colleghi, troverà accogliamento in voi e nell'onorevole Ministro, il quale, presentando questo disegno di legge, credo, si sia proposto, anzitutto, di andare incontro alle zone più depresse d'Italia.

Per questi motivi io raccomando la approvazione del mio ordine del giorno. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Magli. Ne ha facoltà.

**MAGLI.** Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Sottosegretario, le gravi condizioni tecniche ed economiche delle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto su rotaie, di cui molto felicemente ha detto il relatore onorevole Corbellini e gli altri oratori che hanno parlato prima, sono a tutti note; e non c'è chi non pensi alla sistemazione di questa branca come di tante altre branche che interessano il Parlamento e la Nazione. Non posso però non palesare i miei dubbi e la mia ignoranza su di una espressione usata ed adusata nel Senato: carattere di urgenza. Non ho mai capito perchè questa espressione sia lanciata ad ogni pie' sospinto in quest'Aula; e forse nell'altra. Comprendo la chirurgia di urgenza che ha lo scopo di risparmiare delle vittime; comprendo tante cose che l'urgenza fa risolvere con precedenza assoluta, ma non comprendo la discussione di urgenza di una legge che si propone di sopprimere alcune vecchie carcasse che prendono il nome di locomotive e che sono dannate e condannate ancora a vivere per altri lustri senza pietà delle persone che trascinano.

Qual'è dunque il motivo che attribuisce a questa legge il carattere di urgenza? i dissesti economici delle società interessate? Le società concessionarie al pari di ogni altro ente pub-

blico o privato avevano ed hanno il dovere di vagliare i loro bilanci e di correre ai ripari. Nessuna di queste società che conoscono e i loro bilanci e la inadeguatezza delle proprie possibilità in rapporto alle funzioni da compiere ha mai rinunciato alla gestione, nè per il disagio economico, nè per il disagio morale.

Se volgiamo lo sguardo a qualcuna di queste società, per esempio a quella che interessa la mia regione, la sud-est, vediamo che la società tira a campare senza fretta per le esigenze della contrada.

In un mio articolo di stampa ebbi a dire che questa società sorse quando un gerarca, preoccupato di far cosa meritoria a quella regione, disse: non daremo in concessione quei tronchi ferroviari se non quando avremo trovato una società che dia il più ampio affidamento. Sperava quel gerarca di vedere sotto l'egida del nuovo ente le ruote alate delle ferrovie del sud-est correre con velocità fantasma: niente! Con velocità consona ai tempi: niente! Le ferrovie del sud-est non vollero fare un torto ai loro predecessori, non vollero, per rispetto, superare in velocità la loro bisavola che prima in Italia, nel 1826 aveva trasportato da Napoli a Capua il re Borbone: 12-15 chilometri all'ora.

Non che la società del sud-est detesti il progresso; anzi nel campo delle tariffe dei trasporti, trasbordi ecc. ha progredito oltre la vita attuale, già quest'ultima enormemente spinta verso l'incognito.

Oggi queste società chiedono e il Governo propone al Senato, provvedimenti con carattere di urgenza.

Vediamo un po' la situazione.

Non si può nascondere che queste linee in concessione siano ubicate nelle zone depresse d'Italia, specie nelle regioni meridionali ed insulari. Queste zone purtroppo hanno bisogno di essere aiutate. Si dà quindi alla legge l'impronta di qualche cosa che bisogna far subito nell'interesse delle regioni interessate.

È quindi giustificato il titolo del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata ». Ma se noi guardiamo l'articolo 8, del disegno di legge del Governo o l'articolo 9 del disegno di legge della Commissione, troviamo qualche cosa che molto argutamente modifica la durata delle con-

cessioni stesse che verrebbero prorogate fino alla durata del mutuo che lo Stato accorda.

Ora io domando al Senato se è il caso di mantenere il titolo o di tramutarlo nell'altro: Proroga per 35 anni delle concessioni per l'esercizio delle ferrovie affidate all'industria privata.

Onorevole Sottosegretario, la durata delle concessioni in corso non può fare parte di questa legge nè confodervisi.

Onorevoli senatori richiamo la vostra attenzione sul fatto che questo Senato si vede ogni giorno più esautorato dalle sue funzioni di guida e di controllo della vita della Nazione. Inoltre, approvando questa legge, così come è, otterremo che il Ministero dei trasporti dopo aver accordato le erogazioni previste dal disegno stesso, si disinteressi delle esigenze dei trasporti nelle aree depresse e le linee affidate alle società private, restino per altri 35 anni quali sono state fino ad oggi. (*Applausi*).

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

PANETTI. Il mio intervento sul tema dell'ammodernamento delle ferrovie in concessione riguarda la possibilità del finanziamento sul quale il disegno di legge si fonda e gli stimoli che all'industria privata conviene assicurare per ottenere la più intensa collaborazione alla iniziativa dello Stato. Per quanto riguarda la fiducia nella formula che costituisce la base del finanziamento io non sono ottimista, come ha dichiarato di esserlo il senatore Riccio. I colleghi della 7<sup>a</sup> Commissione hanno ripetutamente dovuto ascoltare la esposizione dei miei dubbi, dei quali hanno cortesemente in parte tenuto conto nella formulazione del piano finanziario contenuto nel programma della stessa legge, e soprattutto nella pregevole relazione del senatore Corbellini.

Riguardo all'altro punto le linee direttive per il controllo dello Stato sulla attività delle ditte concessionarie non sono di facile precisazione. Dico subito che dovrò fare rilievi che, in forma diversa, verranno probabilmente fatti da colleghi dell'estrema sinistra. Ma i rimedi radicali che essi quasi certamente esigeranno, cioè la statizzazione delle ferrovie secondarie, non entrano nel quadro di provvedimenti che io credo opportuni.

Tratto subito il primo argomento; sia dalla relazione governativa sia da quella del relatore

risulta chiaramente quale sia la formula del finanziamento.

Nelle ferrovie in concessione è desiderabile (in alcuni casi necessario) realizzare ammodernamenti. In conseguenza di essi è lecito sperare economie d'esercizio da un lato e maggiori introiti dall'altro per l'aumentato volume del traffico. Si dovrebbe così ridurre lo sbilancio attuale, che si lamenta nell'esercizio della grande maggioranza di queste linee, e quindi l'onere che lo Stato si assume per sanarlo sotto il duplice aspetto delle sovvenzioni e dei sussidi integrativi.

Capitalizziamo questi minori oneri che nel tempo si dovranno realizzare, consideriamoli come disponibilità odierna e serviamocene per rammodernare le ferrovie secondarie, finanziandone i lavori col concorso delle società interessate. Per essere più precisi il minore carico riguarda i sussidi integrativi, mentre si prevede che le sovvenzioni accordate nell'atto stesso della concessione, si debbano non solo conservare ma aggiornare, per tener conto del diminuito valore di acquisto della moneta e delle particolari cause di crisi, effetto della concorrenza dei trasporti su strada ordinaria.

Si ammette però che quando questi aggiornamenti siano giudicati insufficienti a sanare il bilancio di una linea ferroviaria, questa debba essere sostituita con un altro sistema di trasporti, automolistico o filoviario.

E qui appare un primo punto finanziariamente non risolto dalla legge in discussione. Invero la sostituzione richiederà l'intervento del Tesoro per il riscatto e per il contributo finanziario al nuovo mezzo di trasporto; ma nè l'uno nè l'altro è considerato nel piano esposto nelle relazioni.

Si potrebbe anzi dire che il contributo dello Stato appare logicamente più necessario per le ferrovie economicamente insanabili, per le quali occorre pensare a una radicale riforma, piuttosto che per quelle sanabili, alle quali un'iniziativa privata più solerte avrebbe potuto provvedere nella fiducia di collocare i suoi capitali ad un conveniente tasso di impiego, se non fosse parso più comodo attendere supinamente l'intervento statale, cominciando a strappargli sussidi integrativi in misura sempre maggiore con la minaccia della chiusura dell'esercizio e del licenziamento del personale.

Su questo problema ritorneremo in seguito. Ritorniamo ora al piano finanziario così come è presentato nelle relazioni. Il risparmio presunto in 35 anni di futuro esercizio migliorato dagli ammodernamenti deve servire a finanziare i lavori e gli acquisti necessari.

E subito nascono due domande: si realizzeranno davvero questi risparmi? e di quale mole sono i lavori da eseguire per l'ammodernamento?

Premetto un quadro sintetico sulla entità delle ferrovie in concessione e sulle loro condizioni economiche, deducendolo dai dati statistici raccolti nel volume pubblicato dall'Ispettorato dei trasporti l'anno 1947. È questo il documento più recente.

Da esso risulta che le ferrovie in concessione corrispondevano quell'anno a 5.140 chilometri di sviluppo, dei quali 2.430 a scartamento normale e 2.762 a scartamento ridotto, contro 16.700 chilometri di ferrovie esercitate dallo Stato. Se poi esaminiamo in quale misura le sovvenzioni statali sono state concesse, all'atto delle concessioni, riconosciamo una legge incrementale nel tempo molto accentuata, anche assai prima che la concorrenza automobilistica e la svalutazione della moneta la giustificassero.

Di fatto la sovvenzione chilometrica in un primo periodo, anteriore alla prima guerra, va aumentando per gradi successivi da lire 1.000 a lire 5.700 all'anno e finalmente a lire 10.000 immediatamente prima della guerra. Dopo il conflitto del 1915-18 le sovvenzioni raggiungono lire 15.000 per la trazione a vapore e 17.000 per la trazione elettrica. Mi permetto sottolineare questa differenza, perchè generalmente si dice (e lo dicono anche le società esercenti) che la trazione elettrica rappresenta una economia rispetto alla trazione a vapore. Certamente se si guarda al costo dell'unità di energia-spesa per il potenziamento dei locomotori, dato lo sperpero di carbone che fanno le locomotive nei periodi di avviamento per raggiungere la pressione in caldaia; ma se si ha riguardo alle spese di manutenzione della rete aerea conduttrice della corrente elettrica, le conclusioni sono alquanto diverse, e le due cifre citate lo confermano.

Quale la causa di quella prima incrementazione così accentuata? Probabilmente il fatto che le prime concessioni riguardano tronchi eco-

nomicamente più attivi, mentre in seguito le reti concesse si estesero a zone meno fiorenti e quindi meno atte ad alimentare i trasporti.

Dopo la seconda guerra si cercò di normalizzare le sovvenzioni, portandole a lire 50.000 per chilometro, di cui 25.000 per le spese di impianto e 25.000 per spese di esercizio. Nel periodo dal 1924 al 1926 si concedettero sovvenzioni supplementari di lire 10.000 per facilitare la trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica. Per alcune linee di maggiore importanza come le calabro-lucane, delle quali si è parlato recentemente, e come le sicule e le sarde, si provvide con apposite leggi.

Accanto a queste provvidenze si sono sviluppati i sussidi integrativi; in rapido ed impressionante aumento dopo l'ultima guerra per il concorso di tre cause concomitanti: la perdita del valore di acquisto della moneta, l'aumento dei salari e degli stipendi al personale e agli impiegati, mentre le tariffe ed i noli venivano contenuti ad un livello assai basso, e la concorrenza che gli autotrasporti hanno potuto effettuare sia nel riguardo delle merci, sia in quello dei viaggiatori di classe superiore. Sta il fatto che, precisamente per porre un freno al dilagare dei sussidi integrativi, anzi allo scopo preciso di ridurli in un quadriennio ad un ammontare massimo di mille milioni annui mentre nell'esercizio attuale raggiungerebbero una cifra cinque volte maggiore, è nato il disegno di legge che stiamo discutendo.

Frattanto sono in atto le riparazioni dei danni di guerra. Con questo fine veniva disposto il decreto-legge luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346, il quale prevedeva il concorso dello Stato fino alla metà della spesa per la ricostruzione delle opere fisse, fino a due terzi per quella del materiale rotabile e fino a tre quarti per l'acquisto di nuovo materiale e per il ripristino degli apparecchi di manovra e delle linee aeree di alimentazione.

Furono messi a disposizione con quel decreto in tre esercizi successivi dieci miliardi complessivamente.

Nel 1947 il volume totale dei danni di guerra fu periziato complessivamente in venti miliardi. Ma ben presto si riconobbe la insufficienza della perizia, anche perchè, compiuta la prima parte del lavoro, parve logico (e lo è di fatto) ap-



paire alle riparazioni pure e semplici alcuni ammodernamenti.

Fu quindi presentato il disegno di legge 14 giugno 1949, n. 410, che è, più che altro, una integrazione finanziaria del decreto 1944, n. 346 già citato, e che venne recentemente approvato dalle Commissioni competenti delle due Camere. Esso stanziava 16 miliardi: quattro per ciascuno dei quattro esercizi, cominciando da quello in corso; e quindi crea una disponibilità per le costruzioni, eccedente di ben sei miliardi l'importo totale periziato nel 1947.

Ora fra i due disegni di legge, questo degli ammortamenti e quello delle riparazioni, malgrado la diversa distinzione dei fondi, la diversa misura nella quale il contributo statale è concesso (parzialmente per i primi e integralmente per le seconde), malgrado il diverso tempo delle liquidazioni (pagamenti differiti per gli ammodernamenti e pronti per le riparazioni) c'è un legame (data la possibilità di migliorare costruendo) che a mio avviso avrebbe dovuto suggerire il coordinamento dei due disegni di legge in uno solo. Tanto più che il Comitato tecnico al quale è affidato il giudizio della opportunità dell'ammodernamento è lo stesso; è il Comitato interministeriale, presieduto dal Direttore generale dell'Ispettorato e composto di due Ispettori superiori, del capo servizio lavori e costruzioni, di tre funzionari amministrativi e tre tecnici, di due funzionari del tesoro, di rappresentanti delle aziende municipalizzate, dei liberi professionisti, del personale, ecc.

Com'è numero di membri non ci si può lamentare, e tuttavia se ne è domandata la integrazione con rappresentanti delle ferrovie dello Stato, ed io proporrei anche rappresentanti delle associazioni degli autotrasportatori; ma raccomanderei di ridurre il numero dei funzionari tecnici ed amministrativi dell'Ispettorato, in omaggio al principio che la fattività di un organismo è in ragione inversa del numero dei componenti.

Tentiamo ora di tracciare un quadro sintetico del lavoro che si tratta di eseguire. E prima di tutto quale è lo sviluppo della rete delle ferrovie in concessione non ancora restaurata? Nel 1947 era ancora totalmente sospeso il traffico su 257 chilometri di linee a scartamento normale, fra le quali primeggiava per sviluppo chilometrico la Siena-Montecatini, e su 240 chilometri a

scartamento ridotto. Complessivamente 800 chilometri su 5.200. A queste linee, in buona parte ancora disastrate, si dovrà provvedere coi sedici miliardi accennati. Ma quando si considerano gli ammodernamenti delle ferrovie deficitarie la mole delle opere da eseguire appare al tempo stesso mal definita e grandiosa.

Quale può essere il criterio per giudicare la possibilità di un riassetto economico con opportuni ammodernamenti? Evidentemente, in primo luogo, quella che lo sbilancio attuale non sia troppo accentuato.

Ora nell'ambiente ferroviario si assume come indice di un buon bilancio il coefficiente di esercizio, calcolato facendo il rapporto fra le spese complessive (escluso il fondo di rinnovo ed il finanziamento sociale) e gli incassi.

Si tratta evidentemente di un coefficiente che ha valore maggiore per gli esercizi deficitari e minore per quelli in buon assetto economico; l'opposto cioè di ciò che dovrebbe essere un numero indice della bontà di una azienda. Ma poiché questa è la tradizione non è il caso di sottilizzare per modificarla. Una rete ferroviaria economicamente attiva deve dunque avere il suo coefficiente minore dell'unità. Ma fra le ferrovie in concessione tre solo possono vantare questo attestato di merito; la Torino-Ceres con coefficiente 0,89 e 200 milioni di incassi; la Biella-Valle Mosso con coefficiente 0,93 e 100 milioni di incassi; la Circumvesuviana con coefficiente 0,97 e 1.000 milioni di incassi.

Anche la Milano-Nord si accosta a queste condizioni.

Ma la maggioranza delle ferrovie in concessione ha coefficienti di esercizio superiori ad 1,50; alcune raggiungono valori compresi fra 2,87 e 3,10, cioè il costo di esercizio, escluso l'ammortamento ed il finanziamento sociale, è circa triplo dell'incasso, e fra queste ci sono le complementari sarde, in favore delle quali i senatori Azara e Oggiano hanno appassionatamente parlato.

Una ve ne è, la Pugliano-Funicolare Vesuviana con coefficiente di esercizio uguale a 17. Speriamo che almeno questa sia dichiarata antieconomica e sostituita con più moderni mezzi di trasporto, se davvero risponde a qualche scopo atto a giustificarla. Ora è naturale la domanda: quale potrebbe essere il criterio economico per riconoscere in una linea i titoli al-

l'ammodernamento? Un criterio puramente numerico quale quello di considerare particolarmente gli esercizi che hanno un coefficiente economico alquanto superiore all'unità, cioè alquanto deficitario ma non eccedente un certo limite, per esempio, 1,50, potrebbe sembrare a primo aspetto capace almeno di orientamento. Ma bisogna notare che dalle statistiche citate risulta che il coefficiente economico medio varia col tempo, dimostrandosi molto sensibile alle condizioni generali della economia nazionale. Così lo troviamo nel 1922 in media uguale a 1,19; poi discese a 0,95 nel 1928 (il periodo di euforia economica). Risalì a 1,22 nel 1934; ridiscese a 0,97 nel 1941; toccò 1,49 nel 1947. Ecco perchè si accennò ad una differenziazione fra linee troppo deficitarie e linee economicamente sanabili adottando 1,50 come livello limite del coefficiente per queste ultime.

In tal caso si dovrebbero escludere dall'ammodernamento 22 linee a scartamento normale e 15 a scartamento ridotto contro 77 del primo tipo e 65 del secondo.

Ma non è ammissibile che alcune ferrovie particolarmente importanti, sebbene abbiano coefficienti di esercizio sensibilmente maggiori, come la centrale umbra, le Complementari sarde, le ferrovie del Compartimento di Sassari possano essere soppresse. Altrettanto si dica delle calabro-lucane e delle ferrovie del sud-est, che hanno coefficienti uguali a 2,15 ed 1,99 rispettivamente, sebbene per le ultime lo Stato concorra nella misura di 390 milioni annui e l'importo erariale, indice delle intensità di traffico, si riduca a 26,6 milioni. Onde appare subito l'imponenza delle opere necessarie all'ammodernamento, fra le quali talvolta sono da considerare le integrazioni di tronchi interrotti e frammentari, dai quali non è possibile attendere un maggior reddito senza assicurarne prima di tutto i collegamenti e la continuità.

Di fronte al volume di queste opere appare inadeguata la base finanziaria su cui la legge si fonda. Sia perchè agli ammodernamenti non corrisponderanno sempre minori spese di esercizio e maggiori incassi, sia perchè occorrerà un lasso di tempo certo più notevole di quello preveduto nella relazione per rendere fruttiferi i perfezionamenti e le innovazioni introdotte.

Per dare un esempio: è stato presentato alla 7ª Commissione un disegno di legge per il mi-

glioramento della ferrovia Trento-Malè di 71 chilometri di lunghezza, tolta dal complesso delle ferrovie in concessione per farne oggetto di un trattamento speciale di favore, con uno stanziamento appunto di 2.300 milioni in versamento non differito, distribuito in due esercizi, stanziamento destinato ai soli impianti fissi tutti a carico dello Stato.

La società esercente dovrà concorrere per 733 milioni di lire per l'acquisto del nuovo materiale rotabile. Essa d'altra parte esercisce una linea automobilistica sullo stesso percorso che si prolunga per oltre 20 chilometri al di là della stazione terminale di Malè. In totale si prevede la spesa di tre miliardi. Quanti ne occorreranno per tutta la rete? Poco fa fu detto in quest'Aula che, per integrare un solo tronco delle calabro-lucane occorrono più di due miliardi. Quanti ne occorreranno per tutta la rete delle ferrovie in concessione che misura 5.200 chilometri e della quale non sono molti i tronchi che non richiedano opere di ammodernamento e materiale mobile di rinnovo? Forse cento e più miliardi: invece il piano finanziario prevede un finanziamento di soli 1.200 milioni a carico dello Stato da versare annualmente per 35 esercizi successivi, i quali, capitalizzati a oggi col tasso del 6,50 per cento, rappresentano circa 15 miliardi. Ritengo che questa parsimonia sia una necessità del Tesoro e comprendo perfettamente che prima di tutto si debbono rispettare i limiti che le sue esigenze fissano nell'interesse della economia generale.

È noto poi che alle ditte esercenti le linee ferroviarie è fatto l'obbligo, se si tratta di linee dell'Alta Italia e dell'Italia centrale, di concorrere a pari quota con lo Stato; se si tratta di linee delle Isole oppure dell'Italia meridionale, con una quota che è il quarto della spesa totale, cioè il terzo del contributo statale.

Per questo concorso che mi augurerei assai più largo e dovrebbe esserlo se le previsioni dei vantaggi economici dell'ammodernamento avessero sicura base, la disponibilità dovrebbe salire dai 15 miliardi ai 22 miliardi. Ma vedete a quale distanza siamo dal preventivo grossolanamente abbozzato?

Mi dirà il relatore che queste cifre, che rappresentano l'impegno assunto dal Tesoro, non sono che una parte di quelle che si spera di mettere a disposizione capitalizzando i maggiori

benefici che gli ammodernamenti dovrebbero assicurare.

Difatti la relazione parla di una riduzione in un quadriennio dell'onere totale di bilancio del Ministero dei trasporti, il quale passerebbe da quello attuale di 7.256 milioni a quello previsto nell'esercizio del 1955-56 di soli 3.380 milioni, ai quali si debbono però aggiungere i 1.200 milioni annui dello stanziamento finanziatore. Ma anzitutto si tratta di una semplice speranza e poi, anche capitalizzando tutta la differenza, circa 3.100 milioni per il trentacinquennio, senza tener conto dell'inevitabile ritardo col quale i benefici sperati si potranno realizzare, si raggiungerebbe appena la cifra di 40 miliardi (con le integrazioni delle società concessionarie di 55 miliardi) sempre assai lontani da quel presupposto del quale sopra si è fatto cenno. Consideriamo comunque la legge come un primo passo verso la sistemazione dei mezzi di trasporto in concessione; ma preoccupiamoci di ottenere il contributo adeguato delle società concessionarie senza impegnare eccessivamente lo Stato. Io ebbi occasione di vedere alcune di queste richieste che gli esercenti presentano per sollecitare fin d'ora le provvidenze che la legge prevede. Ebbene, queste richieste considerano come base finanziaria la sola economia dei mezzi di esercizio: per esempio, se si tratta di elettrificazione, la sola economia realizzabile, sostituendo la corrente elettrica al carbone, non l'aumento del traffico che dovrebbe produrre l'aumento della frequenza e della velocità dei treni. Ciò dimostra che da parte dei concessionari non c'è tutta quella buona volontà che sarebbe desiderabile ottenere, ed è notevole che in fondo la nostra legge viene a premiare chi non ha avuto in tempo iniziativa sufficiente per trasformare i suoi impianti e il suo materiale, mentre lascia senza premio e direi anche senza segnalazione morale quelli che hanno avuto la preveggenza di trasformarsi per migliorare i propri servizi.

Sotto questo punto di vista aggiungerei una altra osservazione: non è improbabile che l'abilità degli estensori dei bilanci sia riuscita a far passare come spese di esercizio gli ammortamenti del materiale, giunto forse al punto di cancellare il debito del primitivo suo acquisto, avendolo intieramente ammortizzato. Sono questi problemi da tener presenti al termine della

concessione, per evitare che lo Stato debba allora pagare ciò che finanziariamente è già stato riscattato. Si presenta quindi un altro problema: veda la legge di essere stimolo e controllo della privata industria, perchè essa contribuisca al sacrificio che lo Stato fa per migliorare gli strumenti della produzione.

D'altra parte non dimentichiamo quanto sia rapida la evoluzione dei mezzi di trasporto. L'introduzione delle autotratrici che costituiscono un passo in avanti anche rispetto alla trazione elettrica, hanno valorizzato, anche nel settore della rotaia, il motore a combustione interna sotto la forma del motore ad iniezione, dei motori Diesel che, come abitualmente si dice, sono i più perfetti ed economici trasformatori dell'energia termica in energia meccanica, come appare nell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia. Ora siamo noi sicuri che nel volgere di trentacinque anni non si abbiano a verificare perfezionamenti tali nel progresso ferroviario che i sacrifici fatti oggi per potenziare le linee deficitarie non rappresentino mezzi sorpassati, e quindi non riesca più che sgradito l'onere finanziario che l'annualità protratta a tanta distanza di tempo manterrà in vita? Se questo rincrescimento provocasse una deplorazione verso i legislatori che hanno impegnato il Tesoro per così lungo periodo, noi ci prepareremmo una meritata critica con l'atto che stiamo per compiere. Tutto questo significa che il periodo di trentacinque anni, per una operazione finanziaria che riguarda uno strumento tecnico in così rapida evoluzione, non è suggeribile. Mi si risponderà che non possiamo fare altro che impegnare l'avvenire per capitalizzare oggi una cifra appena adeguata alle finalità che ci proponiamo di raggiungere. Ma osservo che gli ultimi dieci dei trentacinque anni previsti contano poco sulla disponibilità attuale; dato il tasso di interesse del 6,50 per cento. Di fatto le 35 annualità capitalizzano oggi una somma pari a 13,7 volte la quota annua impegnata, mentre venticinque annualità ne danno una uguale a 12,2 volte; cioè dieci anni di sacrifici, proiettati nel futuro, rappresentano oggi appena il vantaggio di una annualità e mezzo. Allora viene naturale il suggerimento: non impegnamo un avvenire così lontano, fissiamo un limite di tempo più corto, più consono a quello che mi pare sia

nelle abitudini delle operazioni finanziarie e quindi anche più facile a scontare. Teniamo presente che una annualità di 1.350 milioni per venticinque anni dà lo stesso risultato di 1.200 milioni per trentacinque anni e decidiamo, se il Tesoro ce lo consente, questo piccolo aumento, oppure limitiamo alquanto (di un decimo appena) la disponibilità odierna riservandoci di ritornare fra qualche anno sul problema, convinti come dobbiamo essere che il provvedimento attuale non può dire su di esso l'ultima parola. In questo senso presento un ordine del giorno, confortato dal consenso di tre valorosi colleghi, i senatori Tissi, Focaccia e Tommasini che con me lo hanno sottoscritto. Intanto l'esperimento del giudizio sulla opportunità di ammodernare e potenziare le linee deficitarie comincerà a svolgersi.

Dal punto di vista tecnico è particolarmente raccomandabile si svolga lo studio dei mezzi idonei per sostituire le linee per le quali il risanamento economico apparirà impossibile. Sostituirle con trasporti automobilistici è problema che richiede un esame approfondito sulla capacità di questi a prenderne il posto: sia per i trasporti di masse, sia per le tariffe di favore alle categorie degli operai, degli studenti e degli abbonati che li dovranno frequentare; sia soprattutto per imporre agli aspiranti all'esercizio un complesso di servizi fra i quali si dovrà considerare un ragionevole aggruppamento di percorsi molto redditizi, con percorsi appena in pareggio, o anche in piccola misura deficitari. Opportunamente il disegno di legge prevede l'intervento statale per l'acquisto degli automezzi, ma non bisogna dimenticare che il loro ammortamento si prevede di norma in sette anni.

Poi c'è il problema dell'interesse sociale e politico di una linea. Oggi stesso abbiamo udito voci di allarme di fronte alla possibilità che il criterio economico persuada i tecnici a sopprimere linee che sono l'unico mezzo vitale di regioni depresse. Possiamo quindi prevedere che di abolizioni ce ne saranno poche. È difatti logico pensare a sostenere entro i limiti del possibile ferrovie secondarie che costituiscono il complemento della rete principale per il traffico delle regioni economicamente meno favorite. Ma è pure importante che si trovi il modo di stimolare i concessionari a dare il loro

contributo e ad evitare che si adagino nella inattività incoraggiata dall'intervento statale. In questo campo di attività, come in ogni altro, la convergenza delle forze verso una mèta chiaramente segnata è la condizione fondamentale del successo, dal quale deve scaturire il benessere della Nazione. (*Applausi e congratulazioni*).

#### Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Ministro della marina mercantile tra trasmesso alla Presidenza il disegno di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di lire 20 milioni a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli per l'arredamento della stazione marittima » (1519).

Poichè per tale disegno di legge è stata chiesta l'adozione della procedura di urgenza, pongo ai voti tale richiesta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ferrari, il quale nel corso del suo intervento svolgerà il seguente ordine del giorno:

« Premesso che l'applicazione della legge: "Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata", non deve portare pregiudizio allo stato giuridico, alla stabilità di impiego e al trattamento economico e previdenziale del personale delle aziende interessate;

premessi che lo Stato deve garantire il mantenimento di tali condizioni;

il Senato invita il Governo a predisporre le necessarie misure affinché, ove si verificassero riflessi nei confronti del personale, siano innanzi tutto considerate le possibilità di reimpiego o di riqualificazione e sia infine assicurato un trattamento di quiescenza adeguato al-

l'attuale situazione economica. E ciò attraverso un complesso di norme emanate dagli organi competenti, su conforme parere della apposita Commissione interministeriale di studio, istituita presso il Ministero dei trasporti ».

Il senatore Ferrari ha facoltà di parlare.

FERRARI. Onorevole Presidente, normalmente noi, (desidero esprimere l'impressione degli ingegneri) siamo destinati a parlare in ambienti quasi rarefatti quando si discutono nella nostra Assemblea disegni di legge a sfondo cosiddetto tecnico. Molti colleghi si assentano, quasi che non si trattasse di cose importanti e che non interessano il Paese, quando invece esse importano oneri che possono determinare anche dei notevoli sacrifici e rappresentare degli indirizzi politici.

PRESIDENTE. Ne restano pochi ma buoni.

FERRARI. È vero. Per fortuna, sono qui l'illustre nostro Presidente, l'egregio rappresentante del Governo, onorevole Battista, l'onorevole Corbellini, illustre relatore, il professor Panetti, che ha parlato come sempre con molta competenza, il professor Focaccia, l'avvocato Rizzo, il collega Genco e pochi altri.

Onorevoli colleghi, veramente questo è fuori programma, ma è per esprimere un'impressione che rappresenta, per chi si interessa di queste leggi, un legittimo rammarico, non nei nostri confronti, ma nei confronti del Paese.

Come incomincia la relazione del Governo a questo disegno di legge? La relazione del Governo incomincia in questo modo: « Le ferrovie, le tramvie extra urbane e le altre linee di trasporto ad impianti fissi in regime di concessione ad industrie private attraversano una crisi gravissima non dovuta in gran parte dei casi a deficienza di traffico, che è intenso nonostante lo sviluppo degli altri mezzi di trasporto su strada ... ». Questa è la relazione del Governo che accompagna il disegno di legge. La premessa è l'impostazione del problema. Ora, io mi permetterò di ricordare ai colleghi che, discutendosi il bilancio di previsione del 1949, io ho avuto l'occasione di dire che la crisi dei trasporti non è crisi di trasporti, ma è crisi di aziende e di struttura. Mi pare che su questo punto siamo d'accordo, abbiamo raggiunto finalmente l'accordo. È d'accordo il Governo, è d'accordo il relatore e mi pare siano d'ac-

cordo anche tutti i colleghi che sono intervenuti in questa discussione. Illazioniamo poi in modo diverso. Come sempre abbiamo una premessa direi quasi identica, abbiamo poi le conclusioni diverse, molto spesso anzi opposte, come avviene in questo caso.

Da questa premessa prende le mosse il disegno di legge che discutiamo, che porta la firma dell'attuale Ministro, cioè del ministro D'Aragona, ma che mi sembra sia un'elaborazione già fatta dal precedente Ministro, come è confermato, mi pare in modo indubbio, dalla prima parte della relazione della maggioranza della settima Commissione.

Quante sono ormai (e la domanda possiamo farcela), quante sono ormai le leggi che riguardano i trasporti in concessione che sono venute davanti al Senato e in gran parte, anzi forse in maggiore parte, davanti alla 7<sup>a</sup> Commissione, la quale — è bene dirlo — lavora sul serio e molto? Si tratta di una ridda vertiginosa: leggi che si accavallano, che si sovrappongono, che in certi casi si contraddicono. Ed anche chi ha la maggior dimestichezza con queste leggi e con i numeri che derivano da esse, si trova come dentro a un ginepraio. Almeno ciò succede a me. Eppure credo di avere una certa esperienza in materia, come forse non molti in questa Assemblea. Si ha quasi l'impressione di una sofferenza, di una pena, esaminando questi disegni di legge.

E perchè questa pena in noi? La ragione è molto semplice: perchè noi giriamo sempre intorno allo stesso punto come se si trattasse di una legge geometrica assoluta che governa la vita, senza accorgerci invece che si tratta di una cosa mutabile nel tempo, di una struttura che è ormai storicamente superata. Questa è la ragione della pena in cui ci troviamo, si può dire, ogni settimana quando, quasi a gettito continuo, ci arrivano per l'esame leggi di questo genere. Così il problema resta e resterà sempre insoluto. L'ho già detto altre volte discutendo i bilanci e le leggi particolari qui in Assemblea e in Commissione, ed è seccante ripeterlo, ma d'altra parte bisogna che lo ripetiamo ad ogni occasione.

Col vostro indirizzo voi non riuscirete mai a risolvere questo benedetto e annoso problema delle ferrovie in concessione, che lascerà sempre in crisi le aziende e sofferente l'utente,

vale a dire il popolo, il quale non troverà mai quei conforti che ha diritto di avere e che dovrebbero corrispondere all'importo dei sacrifici che compie attraverso i bilanci dello Stato. Infatti abbiamo sovvenzioni, contributi, sussidi integrativi, revisioni, danni di guerra e siamo sempre allo stesso punto ed ogni tanto viene fuori una legge la quale ripete il passato e fissa qualche cosa per l'avvenire, che si risolve sempre in milioni e in miliardi. Adesso abbiamo questa legge che vorrebbe apparire come l'ultimo ritrovato della scienza.

E pensare che sarebbe così semplice risolvere il problema! Quando tutto fosse visto non sotto il profilo del reddito e dell'utile, che è spesso, se non sempre, speculazione ed imbroglio, ma soltanto sotto il profilo dell'interesse collettivo il quale soltanto dovrebbe spingere noi a legiferare in questo come negli altri settori.

Questa legge dunque dovrebbe risolvere il problema, almeno secondo le intenzioni del Governo e la convinzione del relatore.

Chiedo un po' di pazienza ai colleghi, ma avrò bisogno di condurli sulla strada di questa legge e degli articoli di essa. Ripeto che è un argomento molto importante anche se pochi se ne occupano.

Leggendo la relazione dell'onorevole Corbellini (onorevole Corbellini, sia detto tutto in termini parlamentari e politici, quindi non deve essere toccata per niente la sua suscettibilità. Lei sa quanto è alto il rispetto che ho per lei), questa legge mi dà l'impressione di una bacchetta magica.

CORBELLINI, *relatore*. Dio volesse!

FERRARI. Tutto risolto. Tutto. Badate che sono problemi gravi, difficili. Ma con questa legge tutto è risolto. Il contrasto tra rotaia e strada? Anche esso sarà risolto con questa legge. Allora perchè ci affanniamo tanto intorno al problema annoso di questo contrasto? Restano le rotaie. si sviluppa il traffico nelle strade e tutto è finito e tutto cammina bene.

Il collega Corbellini mi deve perdonare e mi deve perdonare anche il collega Battista, tecnico di grande valore, ma mi pare che questa legge pecchi, non dirò di tono allegro, ma certamente di eccessivo ottimismo.

Desidero anzitutto togliere una eventuale illusione nei colleghi dell'Italia meridionale e delle isole...

*Voci da sinistra*. Non ne abbiamo.

FERRARI. ...soprattutto dopo l'intervento dei colleghi illustri di questa mattina e dopo conversazioni che ho avuto con qualcuno di loro. Non fatevi, egregi colleghi, delle illusioni con questa legge; non fatevi alcuna illusione! Non crediate assolutamente — e qui mi rivolgo anche al collega e compagno di settore Musolino — che questa legge modifichi i tronconi delle calabro-lucane; non crediate che migliori o muti i difetti e le anomalie delle « sud-est », le insufficienze organiche, che tutti conosciamo, disastrose delle ferrovie sarde. Affatto! Questo lo dico soprattutto al collega Oggiano, al collega Musolino, al collega Azara, che hanno parlato stamattina e al collega Mancini, il quale so che si prepara a parlare su argomenti riguardanti la sua regione, avendo davanti agli occhi la carta topografica delle calabro-lucane. No, non crediate affatto a tutto ciò. Niente di tutto questo avverrà! Che cosa potrà venire da questa legge? Badate che è una legge di potenziamento, non è una legge di mutamento di struttura. (*Interruzione del senatore Genco*). Non è una legge di completamento, onorevole Genco: è una legge di miglioramento, di aggiornamento, di potenziamento e basta: non va al di là di questi limiti. Io credo che il Sottosegretario possa darmene atto.

GENCO. Ho detto appunto che non si tratta di una legge di completamento.

FERRARI. Può darsi che arrivate ad avere qualche chilometro di binario nuovo, e più probabilmente di binario di risulta; può darsi che arrivate ad avere qualche motrice meno antiestetica, meno fumogena di quelle che avete oggi e forse anche più veloce; può anche darsi che arrivate alla applicazione di qualche sistema che comandi i blocchi e gli scambi, in modo da sopprimere qualche bandierina, e con questo avrete il vantaggio della soppressione anche di qualche bandierina rossa, il che a qualcuno può anche far piacere. Ma null'altro che questo! Resteranno i tronconi delle calabro-lucane, come oggi; resteranno le anomalie delle « sud-est », come oggi; resterà la situazione disastrosa delle ferrovie sarde, come

oggi. Si tratta di una situazione strutturale, non di una situazione di binari, di pittura delle stazioni, di telegrafo. E la situazione strutturale, dal punto di vista economico e sociale, con questa legge rimane immutata, col peggioramento: che noi avremo le concessioni ribadite e forse prolungate.

Onorevoli colleghi, vi prego di riflettere su questo punto. Non ricordo le date di scadenza delle calabro-lucane, delle « sud-est », delle sarde, delle altre aziende dell'Italia settentrionale, meridionale e insulare, ma molto probabilmente le concessioni saranno prolungate, con un nuovo rapporto di interdipendenza che oggi non c'è, e con dei nuovi diritti sanzionati da questa legge pericolosa nei confronti dello Stato e soprattutto degli utenti. Resteranno quei tronconi, quei difetti, con qualcosa d'altro; con tutte le clientele, con tutte le parentele, con tutti i soprusi, con tutti i privilegi.

Mi pare che sia bene togliere questa illusione ai colleghi del meridionale e delle isole. Non fatevele colleghi, perchè avrete una delusione dolorosissima.

Quale è in sostanza l'obiettivo della legge? È legge maturata senza dubbio con molta sapienza, con molta accuratezza e meticolosità, ma vediamo in concreto l'obiettivo di essa: ridurre l'onere mobile dei sussidi integrativi: (5.000, 4.500, 4.300, 3.800, 2.800 milioni al termine del quadriennio, 1.000 milioni nello stato permanente di equilibrio);

aumentare l'onere fisso delle sovvenzioni (500 milioni, 1.000 milioni, 1.500 milioni alla fine del quadriennio e poi nello stato continuativo di equilibrio);

scendere complessivamente da 7.256 milioni a 3.380, con un risparmio di 3.876 milioni.

Nello sviluppo di queste operazioni:

capitalizzare il risparmio;

investire una parte nel miglioramento, quindi:

migliorare (ecco l'ammodernamento ed il potenziamento) i servizi con una partecipazione onerosa che comincia con 400 milioni, sale a 1.200 e rimane in quella cifra per il periodo di equilibrio raggiunto.

Ecco la bacchetta magica: si tratta di investire il presunto risparmio nei miglioramenti che devono poi determinare quello stesso risparmio.

È veramente una bacchetta magica meravigliosa. E cioè, andiamo a parlare in termini spiccioli:

passaggio di capitali dallo Stato alle società;

ritorno degli stessi capitali dalle società allo Stato. Con che cosa? Con un guadagno dello Stato. Questo fenomeno meraviglioso (onorevole Corbellini, ho promesso che intendo parlare in termini politici), è il succo dello specchio base della relazione. Il ragionamento è bellissimo, è piacevole, anzi, se volete, è anche rigoroso, ma senza dubbio questo ragionamento è basato su delle previsioni e non vi è argomento più pericoloso quanto quello basato sulle previsioni, anche se queste sono fatte con numeri rigorosi da ingegneri valentissimi, come quelli dell'Ispettorato, e confermati da colleghi di altissimo valore, come l'onorevole Battista e l'onorevole Corbellini. Previsioni che sono sempre fatte come se il problema del traffico fosse un problema puramente economico, chiuso in sé, con un bilancio a sé stante e definitivo. Io ho i miei dubbi e li ho espressi tante volte. Il problema è molto più ampio. Deve essere portato in un altro piano che non sia il piano degli interessi privati e quindi delle volontà dei privati, volontà dei privati forse non avvertite come fenomeno economico e sociale.

Intervenga lo Stato. È naturale, è doveroso. E intervenga anche facendo il vostro ragionamento... numerico. Ma intervenga (lo ha detto chiaro l'onorevole Oggiano, lo hanno detto in forma interrogativa Azara e Rizzo, lo ha detto esplicitamente Musolino), ma intervenga per la collettività che esso esprime.

Invece così la conclusione dolorosa e penosa, ma dalla quale non si sfugge, è che le ferrovie in concessione vanno e andranno sempre male come vanno oggi.

Vediamo di corroborare questa, che potrebbe sembrare una affermazione, con qualche elemento di esame e scendiamo su qualche punto. Ve ne sarebbero in quantità, ma consideriamo i più evidenti.

Sovvenzioni ordinarie. È un punto fondamentale, una colonna del disegno di legge. Le sovvenzioni ordinarie, per i colleghi profani è bene chiarirlo, sono una cifra che rappresenta denaro e che lo Stato, quando imposta lo studio di una ferrovia in base a un piano finanziario con risultati negativi agli effetti economici, corrisponde per chilometro alla ditta concessionaria. Questa sovvenzione può comprendere la costruzione e l'esercizio e alle volte è separata. Comunque vi sono sempre dei rapporti e coefficienti fissati in modo chiaro.

Queste sovvenzioni ordinarie dovrebbero passare, secondo il piano di previsione che fa il relatore, da 500 ...

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Da 50.

CORBELLINI, *relatore*. Per il 1950-1951 è di 500.

FERRARI. All'inizio del piano è 500 e si arriva per il periodo di equilibrio, che durerà 35 anni, a 1.500. Ha consistenza questa cifra?

Abbiamo chiesto — mi pare che l'abbia chiesto soprattutto il collega Cappellini — in sede di Commissione, un elenco delle aziende con i dati delle convenzioni e quindi delle sovvenzioni; ma questo elenco per la verità non l'ho avuto; ho qualche elemento perchè l'ho conservato fra quelli che avevo tre anni fa. È difficile avere questo elenco non per ritrosia del Ministero, perchè sono dei documenti pubblici, ma perchè il Ministero non ha interpretato forse sufficientemente il bisogno — non dirò il desiderio — che la Commissione competente, se non l'Assemblea, ha di avere questi elementi a suo disposizione sempre e non soltanto quando si presenta la necessità di esaminarli, e quindi la necessità o l'opportunità di ritardare certi esami.

Comunque, come è ricavata questa cifra? Su quale elenco e con quale coefficiente? Va bene, l'onorevole Corbellini dice coefficiente 50. Non mi pare, ma io intendo la significazione di esso: e questo è veramente un punto interrogativo! Infatti (e a questo punto, onorevole Corbellini, per cortesia mi segua) il vecchio testo, cioè il testo del Governo, all'articolo 1 — l'onorevole Rizzo lo conosce bene perchè ha anch'egli argomentato su di esso — stabiliva per l'aggiornamento un coefficiente massimo di 50. Si era detto, moltiplichiamo per 50. In

verità debbo dire che mi sembrava una assurdità, soprattutto in considerazione delle varie epoche della stipulazione delle concessioni e quindi delle convenzioni. Era in verità un assurdo, un assurdo numerico, anche se rimesso alla facoltà di quella tale Commissione, di cui si è occupato il collega Rizzo e che esamineremo anche noi più avanti.

Il nuovo testo all'articolo 2 non pone limite. Qui è d'accordo la maggioranza della Commissione. Il nuovo articolo 2 dice testualmente: « Potranno essere variate in relazione alle mutate condizioni ». Ma fin dove? Onorevole Corbellini, è legittima ogni supposizione da parte di chiunque. Non si può lasciare così un elemento invariato, tanto più quando vedremo l'articolo 6 (lo vedremo tra poco), che dà la chiave per ricavare le sovvenzioni, ed ancora quando vedremo l'articolo 2, ultimo capoverso. Lo esamini, onorevole Corbellini. L'ultimo capoverso dell'articolo 2 assegna la sovvenzione anche — dico anche — alle linee che, in base alle esigenze della concessione non l'avevano. Quindi è una elargizione della quale non dobbiamo disconoscere per lo meno, in questo momento, la generosità.

Veniamo ai sussidi integrativi. È un argomento che ha costituito un quesito anche da parte dell'onorevole Rizzo. Io, a dire la verità, non ho dubbi su di esso. Lo specchio (mi riferisco allo specchio perchè gli specchi ci fanno capire le cose. Si tratta forse della nostra consuetudine di vedere il fenomeno attraverso i numeri), porta queste cifre: da 6.475 milioni nel 1949-50 scendiamo a 5.000 milioni nel 1950-1951 e finalmente a 1.000 nel 1955-56, e cioè nel periodo di riassetto raggiunto e definitivo. Naturalmente anche questo è uno specchio di larga massima, però dà l'indicazione del fenomeno.

Anche qui non abbiamo gli elenchi attuali e gli elenchi di previsione, che giustifichino e legittimino lo specchio fatto dall'illustre relatore. A parte il fatto che si verifica anche qui un certo giro (forse alcuni lo chiamerebbero giro contabile, io non saprei come chiamarlo, comunque si tratta di un giro di impostazione), di un gruzzolo di milioni che passa da una voce (sussidi) ad un'altra voce (sovvenzioni). A parte ciò è pacifico che anche con questa legge i sussidi integrativi non scompaiono.



1948-51 - DLXXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

9 FEBBRAIO 1951

RIZZO GIAMBATTISTA. E dopo il 1956 che avviene?

FERRARI. Continuano. I sussidi integrativi non scompariranno. Ciò è chiaro, lo dice la legge, lo dice il relatore col suo specchio e la sua relazione.

Si parla di criteri di economicità della linea. Ma come sono stabiliti e da chi sono stabiliti? Ma ciò lo vedremo facendo l'esame degli articoli 1 e 6.

Instintivo però, adesso, è questo rilievo: il sussidio integrativo (onorevole Corbellini, mi segua su questa affermazione, che mi pare sia un rilievo spontaneo che viene dalla lettura della legge), il sussidio integrativo è dipendente (nella sua esistenza ed entità, si capisce), dalla sovvenzione, la quale non ha limiti. Così è il piano finanziario. Il piano finanziario è questo. Prima viene stabilita la sovvenzione, poi viene stabilito il sussidio integrativo. Infatti, l'articolo 4, onorevole Corbellini, conferma in pieno quello che sto dicendo. L'articolo 4 che cosa fa? L'articolo 4 precisa che non potranno avere, ecc., ecc., le aziende che beneficiano dei provvedimenti della attuale legge. Ma che cosa significa questo? Che le aziende che hanno l'aggiornamento delle sovvenzioni (il 50 o il 75 per cento e altre cose che poi elencheremo), non avranno i sussidi integrativi, ma le altre sì. Quindi, tutte potranno avere il sussidio integrativo fino al periodo della sistemazione della posizione delle aziende. Successivamente, poi, continueranno ad averlo quelle aziende che, malgrado la generosità di papà natale Stato, non metteranno a posto i loro bilanci e dovranno camminare ancora, naturalmente per necessità degli utenti. Questa è la posizione, tanto è vero, onorevole Sottosegretario, che le previsioni fatte dall'onorevole Corbellini mantengono, come ho già detto prima, mille milioni dopo il 1955-56 per i sussidi integrativi.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Così dice la relazione, ma non è vero.

FERRARI. Ma lo abbiamo discusso in Commissione ed è stato confermato in pieno.

CORBELLINI, *relatore*. Si applica l'articolo 4.

FERRARI. Appunto, vale a dire l'articolo 4 deve avere la sua applicazione (ed anche prima, onorevole Battista, lei lo confermava),

deve avere la sua applicazione quando, pur essendo riconosciuta l'antieconomicità, quando, pur essendoci a) b) c) e d), è necessario mantenere queste linee perchè debbono essere mantenute. E infatti, come possono camminare? Senza vapore? Senza energia elettrica? Senza personale? Quindi ci vogliono mille milioni di sussidi integrativi per le aziende. Onorevole Rizzo, qui è la risposta precisa.

RIZZO GIAMBATTISTA. Secondo me, tutte le aziende debbono essere risanate.

FERRARI. Allora domando ancora al relatore e al Governo con quale criterio è fissato il sussidio integrativo, dove e quando. Bisognerà che il Governo e il relatore rispondano a questo punto.

E veniamo alla famosa Commissione di giudizio, poichè io la chiamo appunto Commissione di giudizio. Ne ha parlato estesamente l'onorevole Rizzo. Nell'articolo 1 si fa riferimento alla Commissione interministeriale istituita, se non erro, onorevole Corbellini, con la legge del 1949, n. 410. L'articolo 13 di questa legge precisa come è costituita questa Commissione interministeriale. È bene saperlo. Essa è così costituita: Ministro o Sottosegretario; 14 funzionari, di cui viene fatto l'elenco; 4 rappresentanti esterni. L'onorevole Mancini può rilevare questo punto per argomentare su di esso. Infine, eventualmente, due esperti con voto consultivo.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione ha funzionato sempre bene.

FERRARI. Non ne dubito; ricordo di avere avuto dei dati in proposito. La Commissione è ottima, senza dubbio; essa è rispettabilissima per chi la presiede e per chi la compone, sotto il profilo tecnico. Quali sono i compiti della Commissione? Sono quelli, amplissimi, indicati nell'articolo 1 della legge. Tali compiti sarebbero questi, in riassunto: stabilire il notevole interesse pubblico; la suscettibilità di potenziamento e di trasformazione; le funzioni sociali. Trattandosi di una Commissione puramente tecnica non so come possa stabilire le funzioni sociali e il notevole interesse pubblico.

CORBELLINI, *relatore*. Lo farà in sede di economia dei trasporti.

FERRARI. C'è qualcosa di più, e lo dice lei stesso nella sua relazione. Tra i compiti della

Commissione, vi sarebbe quello di determinare la economicità o meno delle aziende. Può avere questa Commissione, dato, come ho detto prima, il suo profilo tecnico, una capacità di visione panoramica tanto ampia, estesa e profonda, in cui impostare il problema, problema difficile? Francamente io, con tutto il doveroso riguardo che ho già espresso verso chi presiede la Commissione, e verso chi la compone, ne dubito. Ma non ne dubito per la capacità e volontà dei componenti, bensì ne dubito per l'errore di impostazione della Commissione. Questa è la ragione della mia incertezza. Io ho l'impressione, onorevole Battista, che si procederà, come si è proceduto sempre, caso per caso con esami e con soluzioni successive, indipendenti, direi quasi, autonome. È grave questo, ma non potrà non essere così per l'avvenire. Passi per i concorsi, passi per i progetti di ripristino, passi per i bilanci e per tante altre cose, ma per questo programma assolutamente non è possibile. Non possiamo allargare troppo come facciamo con questa legge. Ci vuole un altro istituto per questo.

CORBELLINI, *relatore*. D'accordo, ma è fermo alla Camera dei deputati.

FERRARI. Ci vuole qualcosa che passi per i Ministeri ma che prenda vita dai due rami del Parlamento e che abbia il quadro d'insieme della situazione. Ecco perchè prima dicevo che questa Commissione giudicherà i problemi caso per caso, successivamente e indipendentemente; che prenderà in esame l'azienda A e finirà; l'azienda B e finirà. Occorre qualcosa che coordini questo quadro, che coordini oltre e fuori i bilanci, oltre e fuori la economicità richiamata dall'articolo di questa legge. In verità dobbiamo dire che la 7<sup>a</sup> Commissione ha modificato il testo primitivo del Governo con l'ultimo capoverso dell'articolo 6, se non erro, che riguarda la soppressione. La legge dice ora che occorre la decisione del Parlamento con una legge apposita. Come era nella redazione del Governo si trattava di cosa addirittura inaudita ed inconcepibile, ed ha talmente spaventato tutti che anche attraverso quella modifica apportata dalla Commissione gli animi non si tranquillizzano. Avete sentito il collega Oggiano. In fondo penso che i suoi timori abbiano ancora una legittimità. Comunque la struttura e la articolazione della legge tradi-

scono proprio le debolezze sostanziali della legge stessa.

Servizi automobilistici. Altro punto che la legge tratta. La legge prevede la trasformazione (anche questo è stato argomento dell'onorevole Rizzo), con servizi automobilistici, ultimo capoverso dell'articolo 3. Per parte mia, onorevole Rizzo, pregiudizialmente non sono contrario. Potrò argomentare sulla questione della opportunità di dare o non dare, ma non ho pregiudizi sulla trasformazione anche attraverso l'eventuale esame rigorosissimo di un trattamento in dipendenza di una legge ampia come questa. Ma chi decide la trasformazione? Ecco il punto. La legge non lo dice, ma la relazione dell'onorevole Corbellini sì. Chi decide sono i concessionari.

CORBELLINI, *relatore*. No, non è esatto.

FERRARI. Qui assolutamente non possiamo essere d'accordo. Può darsi, onorevole Corbellini, che sia un *lapsus* del relatore o della Commissione, ma è così e assolutamente non siamo d'accordo. Lo Stato infatti che cosa fa? Interviene, ma quando? A cose fatte, e solamente per pagare. Noi abbiamo sempre una estrema generosità per i concessionari e nessuna per gli utenti. È una cosa grave, ma purtroppo è così.

Veniamo al piano finanziario, altro punto delicato. Come è impostato questo piano finanziario? A dir la verità (i colleghi non si meravigliano se faccio una dichiarazione) non è facile capire il latino contabile di questo piano finanziario. L'onorevole Corbellini è maestro in questa materia. Io confesso che mi sono scervellato e ho chiesto l'aiuto del collega Cappellini che è versato in essa. Quel che è certo, ed è una verità chiara, assoluta, lapalissiana, è che tutto viene considerato e tutto viene pagato scrupolosamente dallo Stato. Anche il denaro che noi regaliamo attraverso questo piano finanziario, passa nel passivo dell'azienda. Per me bisognerebbe chiarire tutto questo. Potrei entrare fin d'ora a fondo e discuterne alcuni punti, ma mi limiterò a fare osservazioni conclusive. L'importante è questo: che, tutto considerato, dico tutto, si ricava, prima quanto occorre in base all'articolo 3, vale a dire per ammodernamento, potenziamento, trasformazione col 50 per cento, col 75 per cento su parte fissa e parte mobile della spesa presunta; poi, l'aumento, naturalmente senza limite, della sovvenzione per

arrivare a concludere se la linea è antieconomica o no. Ma quali sono i limiti di giudizio? Quando abbiamo delle variabili *ad libitum*, senza limite? Pretendiamo il limite di giudizio sull'economicità della linea e abbiamo variabili di questo genere! È un'equazione un po' strana e non saprei risolverla. Ho perso la dimestichezza con questi sistemi; ci sono troppe incognite. Ed ecco allora l'incompetenza della Commissione cui accennavo prima. Ancora: si parla di linee. Anche questo è un punto che bisognerà chiarire. L'esame come è fatto? Successivamente e separatamente o nel complesso? La relazione non è chiara. Ma dirò un'altra cosa ancora: come fissare il *quantum* globale dell'azienda? Infine come può essere considerata l'antieconomicità attuale e la economicità eventuale raggiungibile immettendo la linea o anche l'azienda, come dice l'onorevole Rizzo, in un complesso molto più ampio che la legge non prevede? Questo, onorevole Corbellini e onorevole Battista, è un punto molto importante. Me lo ha suggerito stamane l'onorevole Rizzo quando ha richiamato la legge recente sui trasporti in acqua e periferici o di cornice dei laghi. Ecco il quesito che si presenta con questa legge. E cioè la legge prevede l'eventuale economicità di una linea o azienda, qualora questa, per possibilità effettiva o comunque conveniente, sia immessa in un complesso più ampio? Questo è un punto interrogativo che sarà opportuno che tanto il relatore quanto il Governo considerino.

Prolungamento delle concessioni. Se le concessioni scadono, se ho ben capito, vengono prolungate automaticamente con la legge.

GENCO. Possono.

FERRARI. Non è che possono, debbono essere prolungate fino a 35 anni nei casi di impianti fissi, fino a 15 anni nei casi di linee automobilistiche. Questa del resto è la conseguenza dei finanziamenti e non può essere diversamente. Va bene, si potrà discutere (ne hanno già discusso il senatore Panetti e il senatore Rizzo con competenza; Panetti ha fatto anche dei numeri di milioni e di miliardi) sui 35, i 30, i 25 anni, ma è certo che se le concessioni scadono prima di questo termine, con la legge vengono automaticamente prorogate. Io non ho l'elenco delle scadenze delle concessioni, non so quando scadono...

GENCO. Ce l'ho io.

FERRARI. Va bene. Comunque questa è una legge che determina una proroga, senza dubbio a danno dello Stato, la quale esclude, onorevoli colleghi ricordatelo, qualsiasi possibilità di altre soluzioni prima della scadenza della proroga stessa che la legge automaticamente viene a determinare.

RIZZO GIAMBATTISTA. Salvo il riscatto, che rimarrà fermo.

FERRARI. Potrà rimanere, ma a quale prezzo! Oggi abbiamo la legge (l'abbiamo già citata altre volte) che ammette il riscatto ed altro. Ci sono oggi delle condizioni di spesa, dice l'onorevole Rizzo, imprevedute e forse imprevedibili. Ma io non mi spavento, e la ragione è che proprio oggi le condizioni sono ottime per lo Stato e ottime erano negli anni passati. Di più vi è un'altra ragione...

GENCO. E perchè non l'ha fatto lei?

FERRARI. Già altra volta mi ha detto questo, onorevole Genco, ma quando sono arrivato al Ministero io, le ferrovie non camminavano. Bisognava — e questo era il problema assillante — far camminare i treni in qualche modo, con viaggiatori e merci. Questo è stato il problema che abbiamo dovuto porci. Noi non facciamo miracoli. Lo stesso onorevole Corbellini, ha dovuto continuare con questa assillante necessità. In seguito ha potuto incominciare ad osservare altri problemi.

Ora le ferrovie camminano e bisogna affrontare nuovi problemi. Fra cinque anni ne avremo altri, fra dieci altri ancora e così di seguito.

Seconda ragione: progressività del riscatto e modalità varie.

Abbiamo dunque questo prolungamento, eccesso così, senza alcun vincolo, alcuna contropartita. Infatti cosa ci danno le aziende in cambio? Noi diamo quello che diamo per 35 anni, prolunghiamo tutte le concessioni e di contro che cosa riceviamo? Non so se le aziende saranno in grado di far viaggiare il viaggiatore. E tutto ciò senza nessuna condizione, senza nessuna riserva da parte dello Stato, senza nessun impegno da parte delle aziende. Perchè tutto questo? Non lo so.

Tenete presente che le concessioni automobilistiche sono normalmente di un anno, perchè sono quasi tutte concessioni a carattere provvisorio. Questa provvisorietà la ribadì io ed è

stata ribadita in seguito ancora — e di questo gli do atto con elegio — dall'onorevole Corbellini, malgrado le pressioni che egli ha avuto in senso contrario per due anni. Non so se questo criterio sia seguito anche dall'attuale Ministro, criterio le cui ragioni di opportunità sono evidenti.

Comunque: un anno di concessioni e nove anni come massimo. Oggi questo periodo si vuole prolungare fino a 15 anni! Bisogna tener presente anche che questo prolungamento, specialmente per le linee automobilistiche extra urbane o così dette foresi, va a danno delle municipalizzate. Infatti le municipalizzate hanno in prevalenza ed in preferenza i servizi urbani, e sentono il bisogno di espandersi perchè le città stesse si espandono. Caso tipico la mia città, Parma, La Spezia, come del resto Modena, Bologna, Torino, Milano, Ancona, Livorno, e tutte le altre città d'Italia, le quali tutte sentono la necessità di un ampliamento dei polmoni. Ma nossignori, questa legge le ferma, le inchioda, come se i Comuni dovessero tornare indietro di vent'anni.

Personale. È un argomento del quale ci dobbiamo interessare, perchè è problema importante e scottante. Che cosa avverrà del personale? Per inciso illustro così anche l'ordine del giorno che ho presentato.

Me lo permetta, onorevole Presidente, così risparmio di svolgerlo dopo.

Che cosa avverrà del personale? La domanda mi pare che sia doverosa, perchè si tratta di un complesso notevole. L'onorevole Rizzo ha parlato di 30 mila unità ed effettivamente siamo tra i 35 e i 40 mila, ed è un complesso benemerito: maestranze, tecnici che hanno dato tutto quello che hanno dato, e che tutti conosciamo, per lo sviluppo di queste aziende e soprattutto per la ripresa di queste aziende in un momento difficile e grave per il nostro Paese. Ebbene, quali riflessi avrà questa legge su tutto questo personale? Il personale ha delle serie e legittime preoccupazioni e mi pare che debba cominciare a pensare che cosa farà e come vivrà quando questa legge sarà in attuazione. Di queste preoccupazioni mi rendo conto e mi rendo interprete. Del resto già mi pare che interprete se ne sia reso lo onorevole Rizzo. Per questo ho presentato l'ordine del giorno. La nostra posizione riguardo al personale è sempre stata chiara, è chiarissima oggi ancor più di ieri. E cioè nessuna prevenzio-

ne e nessuna opposizione a qualsiasi miglioramento tecnico, assolutamente. Mai (noi lo abbiamo dichiarato discutendosi i bilanci dei trasporti e le leggi speciali in particolare riguardanti questo argomento) nessuna opposizione contro il progresso a vantaggio del pubblico e dell'economia del Paese, ma sempre tutto senza pregiudizio delle maestranze, dei tecnici, del personale, il quale ha dei diritti acquisiti ed ha dei diritti che, anche se non acquisiti attraverso anni di servizio, sono acquisiti attraverso una posizione che impone dei doveri da parte nostra nei loro confronti agli effetti dell'impiego, del reimpiego, della riqualificazione, agli effetti della quiescenza. Questo è un argomento di grande importanza e la cosa è sempre possibile oltre che doverosa. I miglioramenti che sono previsti dalla legge che cosa determinano nel settore del personale, onorevole Battista? Lei ce lo potrà poi dire. Mi pare che il relatore si sia già espresso in proposito, perchè in sede di Commissione l'onorevole Corbellini aveva proposto un articolo 17, nuovo, riguardante l'indennità di buona uscita, portando questa indennità da un minimo di quattro mesi di paga ad un massimo di 18 mesi, in confronto della attuale situazione che prescrive un minimo di due mesi e un massimo di dodici e caricando, se bene ho interpretato, l'onere allo Stato. A noi la cosa allora è apparsa molto modesta, di una modestia proprio eccessiva e in contrasto anche e in pregiudizio delle richieste che ha presentato, fin dal marzo del 1950, al Ministro dei trasporti l'Associazione degli autoferrotramvieri, e che mi pare siano ancora nella fase di discussione o per lo meno di impostazione della discussione da parte di una Commissione, della quale parlerò in seguito. A chiarimento di questo punto, che è poi l'elemento base del mio ordine del giorno, bisognerà che io richiami alcune posizioni. Quali sono le norme che regolano oggi il trattamento giuridico e previdenziale dei ferrotramvieri? Sono le norme che hanno trovato la loro sanzione in una legge del 1920 e poi successivamente nel 1931. È inutile che io richiami il numero delle leggi: basterà l'indicazione delle due date. Nel 1945 venne istituita una Commissione che fu chiamata Commissione di studio per la rielaborazione delle norme disciplinanti il trattamento del personale. Io faccio riferimento, nel mio ordine del giorno, a questa Commissione, istituita fin dal 1945.

Questa Commissione come è costituita? Essa è costituita da un presidente, che ora è il sottosegretario Mattarella, da un vice-presidente, che è il Direttore generale della motorizzazione, da quattro rappresentanti dell'Ispettorato, da un rappresentante del Ministero dell'interno, da uno del Ministero di grazia e giustizia, da uno del Ministero del lavoro, da tre delle aziende private concessionarie, da due delle aziende municipalizzate (le quali sono sempre in coda), da due delle aziende industriali, da sette dei lavoratori, di cui cinque dell'organizzazione aderente alla C.G.I.L. In tutto, si tratta di 23 membri. È stata poi istituita anche una Sottocommissione di studio per le norme da applicarsi alle filovie, auto-linee, ecc. A norma dei regolamenti vigenti il personale di ruolo può essere esonerato, in base all'articolo 26 del decreto 148, in caso di cessazione di linee ad altra azienda, di fusione di aziende, di mutamento dei sistemi di esercizio, di limitazione, di semplificazione o soppressione di servizi e cessazione definitiva dell'esercizio. Qui siamo proprio nel caso della semplificazione, mutamento e trasformazione. Al personale colpito dal provvedimento e che non abbia maturato il diritto a pensione viene corrisposta una indennità, come dicevo prima, di buona uscita corrispondente ad un mese di stipendio o paga, escluse tutte le altre voci di retribuzione, con un minimo di due mensilità e un massimo di 12 mensilità. Il volume della paga da considerarsi — è bene che lo si sappia — è sulla media di lire 12.000 mensili. Nel caso di pensione il personale va in quiescenza dopo 60 anni di età, con un minimo di 25 anni di servizio. Qualora l'agente venga esonerato senza avere conseguito il diritto a pensione avrà rimborsata una parte dei contributi versati per il periodo di iscrizione, nella misura dell'11 per cento degli importi complessivamente versati al Fondo. Ora le richieste presentate dal personale nel marzo 1950, e che sono argomento nel mio ordine del giorno, si possono così riassumere: utilizzazione obbligatoria del personale; riqualificazione obbligatoria di esso — questa è una cosa sempre possibile che non presenta difficoltà—; divieto di procedere a limitazioni con assuntorie, appalti, ecc.; obbligatorietà della notifica alle commissioni interne; istituzione di un collocamento nazionale per le riassunzioni del personale esonerato; obbligatorietà dell'applicazione

dell'articolo 12 del 148 e dell'articolo 10 della 2311 prima di procedere all'esonero del personale; utilizzazione dei contributi previdenziali; calcolo della buona uscita.

L'onorevole Corbellini ha considerato solo il problema della buona uscita e l'ha portata da 2 e 12 a 4 e 18 mensilità!

Ora il mio ordine del giorno, che ritengo svolto con quel che ho detto, precisa la posizione attuale, richiama le richieste del personale, come ho enunciato, presentate nel marzo del 1950, ed invita il Governo a risolvere questo problema che è ormai maturo e rispondente ad una necessità. Non ho dubbi sulla considerazione che ne farà l'Assemblea quando voterà questo ordine del giorno, che mi auguro sia accettato anche dal Governo.

Su quanto costituisce la materia degli emendamenti che ho presentato interverrò in sede di esame degli articoli. Una particolare attenzione ed un particolare svolgimento noi porteremo sugli emendamenti che riguardano le aziende municipalizzate. Esse sono le cenerentole sempre di tutte le leggi del Ministero. Qui siamo di fronte alla più grave lacuna che abbia la legge. Ma ne parleremo allora diffusamente.

Ora, per concludere, riassumiamo ai colleghi che cosa è questa legge, che mi sono permesso di chiamare la legge della bacchetta magica. È per me un esempio nuovo di crescendo musicale. Tutte le argomentazioni che sono portate, relazione del Governo, relazione della Commissione, interventi dei colleghi, sono tutte una condanna del sistema. Si enumerano i difetti, le mancanze, i pericoli. Dirò di più: in sede di Commissione si è persino detto questo, non da uno di noi — noi questo l'abbiamo sempre detto — ma da uno della maggioranza, che siamo in una situazione caotica da cui bisogna uscire a tutti i costi ed urgentemente. Badate che queste sono le espressioni di colleghi che conoscono bene la materia. Ma tutto questo è elemento negativo. Come elemento positivo della legge che cosa abbiamo? Niente! Anzi abbiamo un altro elemento negativo per noi. Lo Stato apre le porte alle aziende e dice ai consigli di amministrazione: non vi preoccupate, vedrete che camminerete con i miei soldi.

Ecco qui il riassunto che rispecchia la consistenza della legge. Questo, onorevole Corbellini, onorevole Battista, lo fisso, perchè desi-

dererei che sui diversi punti mi venisse data una risposta.

Primo: aggiornamento della sovvenzione fissa ai concessionari già beneficiati da questa sovvenzione all'atto della contrattazione della concessione, aggiornamento, come ho già detto, illimitato, giudicato non si sa da chi e come.

Secondo: sovvenzione fissa, naturalmente aggiornata anche questa, a chi non l'ha, anche se non la chiede. È lo Stato che dice: hai bisogno? va bene, te la concedo.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo no.

FERRARI. È lo Stato che giudica, ma evidentemente gli altri chiederanno tutto.

Terzo: contributo del 50 e 75 per cento (io non entro su questo argomento di percentuale diversa, perchè sono rispettosissimo sempre di tutto quello che si fa in favore delle zone meridionali, ma confesso che non so come salterà fuori questa differenza dal giudizio della Commissione, in quanto non ne comprendo la significazione) per impianti fissi e per materiale mobile per 35 anni.

Quarto: contributo annuale, fisso e per 15 anni, del 3 per cento ai servizi automobilistici sostituiti alle ferrovie o tramvie extraurbane. È un grave punto interrogativo.

Quinto: eventuale prolungamento delle concessioni per 35 e per 15 anni.

Sovvenzioni, contributi, sovvenzioni per chi non le ha, contributi alle extraurbane, prolungamento delle convenzioni e niente in contropartita! Non vi è un cenno di questo nella relazione.

Sesto: non cancellazione dei sussidi integrativi. Non scompaiono, l'abbiamo visto, e possono giocare sempre, anche quando lei, onorevole Sottosegretario, non lo vuole. Non giocheranno ora, ma chi garantisce che non giocheranno tra due, quattro, cinque anni? La legge ammette che vi siano, non fissa degli elementi perchè il piano finanziario è *ad libitum*, non ha consistenza limitativa, non ha elementi matematici che ci tranquillizzino.

Settimo: i contributi del 50 e del 75 per cento possono essere corrisposti anche in capitale! Se voi avete bisogno di qualcosa di più sollecito, si dice, vi diamo addirittura il capitale.

RIZZO GIAMBATTISTA. È lo sconto.

FERRARI. Va bene, ma è sempre un pagamento immediato in partenza.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma chi ci guadagna è lo Stato.

FERRARI. No, ci guadagnano le società.

Ottavo: garanzia dello Stato per 35 anni per la parte non coperta da sovvenzioni e contributi (articolo 11). Paghiamo il 50 o 75 per cento, anticipiamo in capitale, diamo la garanzia perchè possano trovare i denari di cui hanno bisogno presso le banche.

Andiamo oltre ancora. Se non si arriva neanche con questo (qui sta la situazione inconcepibile della legge), allora cosa abbiamo?

Nono: autorizzati i concessionari a contrarre mutui garantiti da ipoteca (articolo 12). È questa una questione estremamente pericolosa, e mi appello ai legali, agli avvocati. È una questione molto pericolosa e delicata, che è stata discussa già parecchie volte. Noi l'abbiamo sfiorata, non ricordo bene quando, ma credo l'anno scorso in occasione della discussione del bilancio di previsione del Ministero dei trasporti. Sarebbe bene non fosse affrontata con questa legge (permettetemi onorevoli colleghi e onorevole Battista) così, direi, leggermente, come di straforo in essa, ma dovrebbe invece costituire oggetto di un esame profondo. Qui si tratta di stabilire dei diritti, delle precedenze, delle proprietà. Voi sapete che vi è una discussione che dura da alcuni anni nelle riviste anche dei trasporti, particolarmente in Italia. Mi appello anche ai colleghi di questa parte (*accenna alla sinistra*) i quali, come avvocati, dovrebbero esaminare con profondità tale questione.

Insomma che cosa si vuole di più, onorevole Battista, dai concessionari? Ma si è chiesto il Ministro, anzi si è chiesto lei per il Ministro (mi rivolgo a lei, onorevole Battista, perchè credo che sia lei a dare organicità, articolazione alla legge più che il Ministro, perchè è lei che se ne è interessato in Commissione e perchè so che con competenza se ne occupa, data la sua preparazione specifica in materia): che cosa si vuole di più dai concessionari? Si è chiesto il Ministero se vi sono ancora altri fondi da mettere a disposizione dei concessionari? Io cerco nel mio cervello ma non riesco a trovarne.

Ho parlato di crescendo musicale e credo di aver adoperato un termine molto modesto, ma che corrisponde alla realtà, anzi dirò che è quasi fuori luogo che usi un termine di ironia in questa materia, quando l'ironia è costituita dalla realtà effettiva delle cose, quale salta fuori dalla

legge in modo chiaro, nitido, lampante, come ho esposto io non chiaramente ma, credo, con sufficiente dimostrazione.

E allora quale è il riassunto? Come frontespizio della legge io metterei, onorevole Corbellini, questo motto: « Le società concessionarie definitivamente in poltrona a gestire i denari dello Stato ». Questo è il motto che va sul frontespizio di questa legge.

Concludo, perchè mi riservo di illustrare molti punti in sede di discussione degli articoli e soprattutto degli emendamenti.

Non è così che si affronta e si risolve il problema nell'interesse del Paese. Ho detto altre volte, e ripeto qui, quale è il nostro pensiero in materia. Vi ha accennato stamane l'onorevole Rizzo e desidero che se ne prenda nota in modo esatto. Lo Stato non può nè deve delegare i suoi poteri a privati cittadini quando si tratta di interessi della collettività come in questo caso. Ed ancora: bisogna smetterla una buona volta con la finzione che il privato amministri meglio dello Stato il denaro della collettività.

Questo è il nostro pensiero.

Ho detto, onorevole Presidente, e mi perdoni se sono stato un po' lungo, che mi riservo di approfondire maggiormente le singole questioni in sede di discussione degli articoli e soprattutto degli emendamenti, che ho avuto l'onore di presentare. *(Applausi e congratulazioni dalla sinistra)*.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore De Gasperis, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato.

**DE GASPERIS.** Sarò breve, onorevole Presidente.

L'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare mi è stato ispirato dai discorsi di stamane dei colleghi Azara e Oggiano, che hanno parlato delle tristi condizioni delle ferrovie sarde, condizioni simili a quelle dell'Abruzzo e del Molise. L'ordine del giorno è il seguente: « Il Senato, premesso che l'applicazione del disegno di legge in esame rientra nel programma tendente a potenziare le ferrovie concesse all'industria privata; considerato che l'articolo 14 prevede a carico del bilancio del Ministero dei trasporti l'onere corrispondente segnando una spesa considerevole; richiama l'attenzione del

Governo perchè i detti stanziamenti non continuino a pregiudicare l'assegnazione delle somme necessarie a riparare le ferrovie meridionali statali, danneggiate dalla guerra e che avevano un esercizio attivo » e che rivestono un carattere di rilevante interesse pubblico maggiore di quello di cui si fa cenno all'articolo 2.

Il denaro che i contribuenti versano allo Stato dovrebbe essere impiegato in gran parte nei servizi pubblici e non far sì che mentre alcune zone dispongono da tempo di ferrovie a doppio binario, elettrificate, di tramvie, di autolinee con mezzi modernissimi, il centro-sud invece, non può contare nemmeno sul ripristino dei tronchi ferroviari distrutti o danneggiati dalla guerra.

Il procrastinare i lavori di riparazioni ferroviarie in queste zone, adducendo mancanza di fondi, arreca alle popolazioni meridionali seri pregiudizi.

Io non desidero ripetere oggi quanto da tre anni ho sostenuto, e ho avuto l'occasione di ripetere nei frequenti colloqui che ho avuto con il Sottosegretario ai trasporti, per far comprendere la necessità e l'urgenza di ripristinare due tronchi ferroviari, distrutti dalla guerra sciagurata la quale portò lutti e danni notevoli alle popolazioni abruzzesi. Voglio alludere alla linea Avezzano-Roccasecca e Isernia-Vairano. È mai possibile che si spendano i miliardi del fondo E.R.P., altri miliardi per le sovvenzioni alle ferrovie concesse ai privati e non si trovino pochi milioni per riparare la Isernia-Caianello e ottanta o novanta milioni per riparare la Avezzano-Sora? Onorevoli colleghi, in questi giorni l'inclemenza della stagione, le piogge e le nevi mettono a dura prova gli abitanti delle montagne i quali hanno corso il rischio di rimanere senza grano. Io non desidero criticare le provvidenze per l'esercizio e per il potenziamento delle ferrovie concesse all'industria privata, ma è necessario, come ha ritenuto di fare il senatore Ferrari, che il Ministero dei trasporti non pregiudichi ulteriormente questi lavori che in fondo non danneggiano il largo intervento dello Stato in soccorso delle ferrovie concesse ai privati. Il Governo deve venire incontro a chi non ha altri mezzi. Accetteremo anche il vecchio treno a vapore con le locomotive del 1896, ma non possiamo lasciare questi paesi senza alcun mezzo di trasporto, quando si sa che mancando la ferrovia si rischia di vedere la popo-

lazione morire di fame e gli studenti perire dal freddo nel percorrere decine di chilometri in bicicletta quando la bufera non li costringe a restare a casa.

Le popolazioni interessate, vittime ancora doloranti dalla guerra, non debbono essere abbandonate.

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

MENGHI. Onorevoli colleghi, prima di adentrarmi a discutere la applicazione della presente legge mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo sull'esercizio delle seggiovie alpine, le quali attualmente non gravano sul bilancio dello Stato, ma su di esse lo Stato è obbligato ad esercitare la tutela e la sorveglianza per assicurare l'incolumità dei viaggiatori. Poichè mi pervengono continuamente notizie di disgrazie che i giornali molte volte non registrano, per cui ebbi già a presentare una apposita interrogazione al Governo, prego l'onorevole Sottosegretario di inviare una circolare ai rappresentanti del Ministero, soprattutto a Bolzano, Trento e nelle altre province della regione alpestre perchè esercitino un controllo severo e continuo. E questo lo dico perchè niente di meno c'è un funzionario dello Stato a Bolzano che è sotto processo per omicidio colposo, perchè molto leggermente diede l'autorizzazione all'esercizio di una seggiovia che non era in condizioni di stabilità, tanto che avvenne appunto una disgrazia mortale e di essa deve rispondere proprio il rappresentante del Ministero dei trasporti.

E vengo ora a parlare della legge nei rapporti soprattutto tra Roma e i paesi del Lazio.

Io ebbi già in altre occasioni ad occuparmi delle comunicazioni tra Roma e i paesi del Lazio, e mi ricordo che in una interrogazione importante intervenne lo stesso Ministro dei trasporti, che allora era l'onorevole Corbellini, il quale sentì la necessità di rispondermi in una forma tecnica, ma anche impressionante per quello che era il disservizio delle comunicazioni tra Roma e la regione laziale. Mi permetta il Senato di ricordare quello che testualmente espone allora l'onorevole Corbellini in risposta alla mia interrogazione: « Tutte le richieste che ha fatto l'onorevole interrogante si debbono indubbiamente inquadrare in quella che doveva es-

sere la ricostruzione della ferrovia Roma-Fiuggi e il suo rimodernamento.

« Naturalmente, impostando il problema in questi termini, i singoli punti particolari si inseriscono in quel programma organico che è in sede di studio e che deve avere delle successive fasi di sviluppo. Le richieste potranno essere esaudite man mano che questo programma si potrà sviluppare secondo i finanziamenti che verranno destinati a questa linea.

« Coticchè sarà bene, avendone l'occasione, dare uno sguardo generale al programma di ricostruzione di una linea così vicina a Roma e così importante, specialmente se la vogliamo inquadrare nell'ambito dei trasporti di superficie, in previsione dei bisogni dell'Anno Santo.

« Posso dire che, con decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 552, allo scopo di alleviare la disoccupazione in Roma, il Ministro dei trasporti fu autorizzato a provvedere alla costruzione di alcune opere pubbliche ferroviarie, fra le quali una variante al tracciato della ferrovia Roma-Fiuggi, tra Torre Spaccata e l'attraversamento col raccordo ferroviario Tuscolano-Casilino in prossimità di Via Assisi, limitatamente alla sede stradale e ai fabbricati.

« La variante che è prevista a doppio binario, e per la quale è stata stanziata una somma di lire 1.240.000.000, è già in avanzato corso di costruzione da parte della S.T.E.F.E.R. cui è stata affidata.

« La variante stessa fa parte dei provvedimenti intesi a migliorare il tracciato ferroviario della Roma-Fiuggi in prossimità di Roma ed entro la zona urbana e ad accelerare quindi le percorrenze, sia nel tratto urbano come sulla intera linea.

« La S.T.E.F.E.R. ha anche avanzato una proposta corredata da un progetto di larga massima per la costruzione di un tronco ferroviario a doppio binario, a carattere metropolitano, quasi tutto sotterraneo, fra l'anzidetta Via Assisi e Porta Maggiore, in prosecuzione della variante in corso di costruzione; ma, a parte il fatto che occorre uno studio più approfondito circa l'ubicazione del capolinea in Roma e il tracciato più conveniente da seguire, la costruzione di un tronco di penetrazione urbana richiederebbe una spesa di circa cinque miliardi che,



nelle attuali condizioni di bilancio, non può essere consentita.

« La S.T.E.F.E.R. ha pure presentato una proposta per il miglioramento del tracciato ferroviario tra Palestrina e Cave, mediante la costruzione di una prima variante presso Palestrina, che importerebbe una spesa di circa mezzo miliardo. Ma per accelerare la percorrenza tra Roma e Fiuggi occorrerebbe introdurre numerose altre varianti plano-altimetriche all'intero tracciato, portando il raggio minimo delle curve ad almeno metri 100; occorrerebbe esaminare inoltre la convenienza di raddoppiare il binario sui tratti di maggiore traffico, ed occorrerebbe soprattutto migliorare il materiale rotabile esistente ed acquistare altro materiale nuovo, tecnicamente adatto alle condizioni della linea ed ai traffici da servire. Si tratta quindi di un problema la cui risoluzione richiede una spesa assai elevata, dell'ordine di grandezza di altri cinque miliardi di lire, che non appare giustificata dalla entità del traffico extraurbano e che, comunque, la S.T.E.F.E.R. non è in grado di finanziare e lo Stato non potrebbe sopportare nelle attuali condizioni di bilancio.

« Comunico peraltro che, allo scopo di migliorare il più possibile il servizio, e soprattutto la velocità, la S.T.E.F.E.R. ha recentemente messe in servizio altre due sottostazioni convertitrici, della potenza di 1.000 KW. ciascuna.

« In quanto ai nuovi treni acquistati dalla S.T.E.F.E.R., essi si riferiscono al materiale ordinato in base alle leggi 30 maggio 1940, n. 681, e 20 febbraio 1941, n. 171, con le quali fu decisa la costruzione del doppio binario fra Roma e Grotte Celoni, in dipendenza del maggior traffico determinatosi nel tratto urbano fino agli stabilimenti Breda. La spesa per l'acquisto del detto materiale fu assunta in gran parte a carico dello Stato; del materiale stesso sono state ritirate solo 10 rimorchiate, mentre il rimanente, composto di 4 automotrici e altre 5 rimorchiate, non è stato ancora approntato dalle ditte costruttrici, in dipendenza degli eventi bellici, e costerà indubbiamente molto di più del previsto. Si ritiene che quest'ultimo materiale possa essere consegnato entro l'anno, insieme con altre due motrici ed una rimorchiata ordinate dalla S.T.E.F.E.R. a suo carico.

« Ho peraltro disposto che la S.T.E.F.E.R. venga invitata ad elaborare in forma definitiva e completa una nuova proposta che si riferisca però ad un complesso di lavori di importo più modesto di quelli finora richiesti e che potrebbero costituire una prima fase di miglioramento agli impianti ed al materiale rotabile. Essa verrà tenuta presente non appena le condizioni del bilancio consentiranno un intervento finanziario dello Stato a favore della ferrovia Roma-Fiuggi, mentre le ulteriori fasi di miglioramento verranno necessariamente rinviolate.

« Per quanto riguarda l'attuale servizio ferroviario sulla Roma-Fiuggi, esso è regolato in modo da dare sempre la precedenza ai treni a lungo percorso. Data però la notevole frequenza del servizio urbano e la maggiore velocità dei treni a lungo percorso rispetto a quella dei convogli urbani che debbono fare numerose fermate, un ritardo anche lieve dei treni urbani determina necessariamente intralci nella circolazione di quelli extraurbani; ciò che si potrà evitare solo col potenziamento degli impianti a doppio binario in prossimità e nell'interno di Roma, impianti che, come ho detto, sono, sebbene in parte, in corso di costruzione.

« Non sarebbe prudente, con l'attuale situazione del materiale rotabile, ridurre le percorrenze nel tratto in discesa tra Palestrina e Pantano ove la pendenza raggiunge il 60 per mille.

« L'istituzione di treni diretti con soppressione di alcune fermate (Colonna - Acuto - Piglio - Serrone - Paliano - Zagarolo - San Cesareo - Laghetto - Pantano), mentre non farebbe abbreviare l'intera percorrenza che di 5 o 6 minuti, creerebbe grave disagio, con conseguenti proteste, ai viaggiatori diretti o partenti da dette località, alcune delle quali sono centri importanti cui fanno capo anche servizi automobilistici, come Piglio, Serrone, Paliano e San Cesareo.

« Non si ritiene necessario per ora il prolungamento del servizio urbano fino a Laghetto, ove non esiste alcun centro abitato.

« Gli aumenti di tariffa sono necessari per diminuire gli enormi disavanzi di esercizio che si verificano su quasi tutte le ferrovie, cui lo Stato deve far fronte con la concessione di cospicui sussidi straordinari. Comunque le tariffe

della Roma-Fiuggi sono state aumentate soltanto nella misura di ventidue volte rispetto al 1937, e non possono dirsi molto gravi ».

Ho letto questa risposta dell'onorevole Corbellini ad una delle interrogazioni precedenti perchè oggi è venuto al pettine il nodo che ormai si deve sciogliere. Credo che lo Stato non sia in condizioni finanziarie tali per cui possa nemmeno tagliarlo come fece Alessandro per quello gordiano, ma prima di sovvenzionare — questo volevo dire come conclusione della prima parte del mio intervento — la S.T.E.F.E.R. occorre rivedere tutti gli impegni che ha assunto non solo nei confronti del Governo, ma anche nei confronti dei viaggiatori, perchè la concessione fu fatta con clausole per cui si doveva assicurare ad essi un minimo di comodità, di celerità, di orari, di corse continuate, di riduzione di tariffe ecc., ciò che invece non è avvenuto. È del resto questa una lamentela generale che viene da parte di tutti. Sarebbe bene che nel tratto Roma-Palestrina-Fiuggi si facesse un doppio binario, come si è fatto per i Castelli romani, con integrazione di autolinee. Sono certo perciò che prima di erogare il denaro dello Stato a favore della S.T.E.F.E.R. il Governo vorrà tenere presenti i *desiderata* della popolazione tante volte vanamente esposti.

E vengo alla Roma-Civitacastellana-Viterbo, la Roma-Nord. Anche lì il servizio è discontinuo, si dovevano fare delle rettifiche, sostituire il materiale, ma nulla è stato fatto di tutto questo. La linea Roma-Tivoli automobilistica dell'A.T.A.C. è servita da carrozzoni antiquati, le persone viaggiano strette come sardelle. Una ditta concorrente ha fatto istanza per istituire un nuovo servizio automobilistico Tivoli-Roma. Si è risposto in maniera assolutamente negativa. Perchè? O l'A.T.A.C. si aggiorna o si dia la possibilità alla popolazione tiburtina di rivolgersi altrove. Questa è stanca delle tante promesse mai mantenute. E spesso i viaggiatori sono costretti a servirsi di autocorriere di altri paesi, più comode e meno affollate, per accedere a Roma. Si è parlato anche di sostituzione con filobus, ma il progetto è stato archiviato, pur pretendendo prezzi sempre più iugulatori per i biglietti e per gli abbonamenti. Vanno rivedute anche la Roma-Velletri e la Roma-Ostia. E del progetto di elettrificazione della ferrovia statale Roma-Viterbo che si è fatto? Occorre

eliminare i mezzi antiquati di trasporto e porne in esercizio dei più moderni e più comodi. Per questo presenterò a conclusione del mio discorso un ordine del giorno e per questo io non cesserò mai dal raccomandare la istituzione di nuove autolinee e il miglioramento di quelle esistenti. Capisco che la strada comune è una spietata concorrente della strada ferrata. Ma quando questa non accontenta più i viaggiatori bisogna prendere il coraggio a due mani e sopprimerla. Il popolo è in continua marcia ascendente. Le sue aspirazioni per un tenore di vita superiore quando sono oneste è giocoforza assecondarle. Miglioriamo, perciò, anche le comunicazioni tra la Capitale d'Italia e i paesi limitrofi che con essa hanno quotidiani contatti. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. A conclusione del suo discorso, il senatore Menghi ha presentato il seguente ordine del giorno, che ha già svolto :

« Il Senato invita il Governo a studiare ed eseguire le opere necessarie per migliorare le comunicazioni tra Roma e i paesi laziali, e ciò in riferimento alle ferrovie statali e secondarie e alle autolinee, facendosi iniziatore di un convegno dei rappresentanti dei Comuni regionali, onde conoscere i *desiderata* di ciascuno di essi e tradurli in immediata realizzazione ».

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

BORROMEO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sono spiacente di parlare a pochi senatori, ma capita purtroppo spesso che si debba parlare in Aula semideserta quando si discutono materie tecniche. Sono soprattutto spiacente, poi, che non sia presente in Aula l'onorevole Ferrari a cui credo che più che ad altri possa rivolgersi il mio intervento, dato che intendo trattare lo stesso argomento da lui svolto. Sono dolente altresì di non averlo potuto ascoltare perchè ero intento a rabberciare questo mio discorso che non credevo di dover pronunciare stasera.

Lo scopo che si prefigge il disegno di legge che stiamo esaminando è quello di mettere ordine finalmente nel settore delle ferrovie e delle altre linee concesse all'industria privata.

E di ordine non si intende parlare soltanto per quanto concerne il servizio reso e, conse-

guentemente, per la necessità innegabile di notevoli miglioramenti, ma anche per quel che riguarda l'intervento dello Stato che, come è noto, assume oneri non indifferenti onde garantire alle popolazioni i servizi di trasporto.

Rilievi e critiche possono sollevarsi a proposito di questo disegno di legge. Esso peraltro, per quanto avrò occasione di dire, merita l'approvazione del Parlamento. Si può rilevare innanzi tutto il ritardo della sua presentazione. Sarebbe stato difatti molto opportuno intervenire con maggiore sollecitudine per riguadagnare il tempo perduto ed attuare quei miglioramenti nei servizi che il progresso aveva da anni suggerito e che non era stato possibile adottare prima per un complesso di circostanze, principale fra tutte la guerra che aveva impegnato il nostro Paese. È indubbio, comunque, che tanto il progresso quanto i mutamenti verificatisi nella situazione economica oltre che la diversa funzione che lo Stato democratico è chiamato ad assolvere hanno reso del tutto superata la disciplina vigente in questo settore, e che pertanto è necessario provvedere.

Si potrà osservare poi che questo disegno di legge, che si riferisce soltanto alle ferrovie concesse, ha una portata troppo limitata, perchè occorrerebbe ormai, nella visione ampia del settore delle comunicazioni, almeno avviarsi verso una disciplina unitaria che meglio risponda alle complesse esigenze della vita moderna anche in questo campo.

Non intendo addentrarmi nella grave questione, nè discorrere dell'importante problema della strada e della rotaia, sebbene appaia ben evidente l'importanza di esso se è vero, come è vero e come fu rilevato dallo stesso Ministro dei trasporti, che « l'assetto economico delle ferrovie in concessione e delle tramvie fu sconvolto più che turbato, oltre che per le conseguenze della guerra, per la cessazione del loro monopolio originario dei trasporti nelle zone che esse erano destinate a servire da sole quando non esisteva la concorrenza automobilistica ».

Mi limiterò soltanto ad accennare alla auspicata attività di quel Consiglio superiore dei trasporti, di cui molto spesso si è parlato.

Stimo utile, invece, soffermarmi sull'esame dei motivi che sorreggono la opposizione pregiudiziale o preconcepita alle provvidenze che sono riconosciute e disciplinate nel disegno di legge che esaminiamo.

Si sostiene che lo Stato non dovrebbe sopportare oneri per l'esercizio di una attività privata, nè contribuire con danaro pubblico al potenziamento di questa stessa attività, e si giunge persino a definire immorale tale intervento dello Stato, ma non si vuol considerare che questa attività risponde ad esigenze di preminente interesse pubblico ed è di alto valore sociale.

Ed ancora non si vuol riconoscere che l'esercizio di questa attività deve, del resto giustamente, subire imposizioni e limitazioni da parte dello Stato che ne snaturano il carattere privato, soprattutto per quel che concerne personale e tariffe, sì che la crisi gravissima che attraversano attualmente le ferrovie e le altre linee concesse, secondo quanto leggiamo nella relazione ministeriale, sarebbe dovuta non già tanto alle deficienze del traffico, che è intenso, quanto alle spese di esercizio che sono divenute di tale entità che non si riesce a fronteggiarle con i prodotti.

Ma a tal proposito osservo che quando parliamo di *deficit* di esercizio non possiamo soltanto limitarci ad accertare da un lato l'entità e la natura delle spese e dall'altro l'importo dei prodotti, bensì dobbiamo ricercare se le condizioni tecniche di esercizio siano tali, per arretratezza di sistemi ed invecchiamento di materiali, da spiegare, almeno in buona parte, la perdita che si fa di anno in anno più gravosa e quindi se, intervenendo in modo deciso, la situazione possa radicalmente mutare.

Chè, se è vero che l'azienda di trasporti deve sopportare, per evidenti motivi sociali, una maggiore spesa di personale e, di contro, realizzare forse un minor gettito perchè costretta a praticare una tariffa sproporzionata alla svalutazione della moneta, ben più vero è che il risultato economico dell'esercizio sarebbe assai diverso se l'azienda potesse compiere tutti quei miglioramenti tecnici che la scienza dei trasporti ed il progresso consentono.

Ciò, del resto, è detto soltanto dal punto di vista strettamente economico, mentre preminenti debbono considerarsi le esigenze sociali e di progresso civile che impongono l'adozione di sistemi più moderni per il trasporto dei cittadini e per le spedizioni delle merci. Credo di non essere costretto a spendere parole per convincere della necessità indilazionabile del miglioramento in questo settore nè che debba qui ripetere le innumerevoli lagnanze per la insuf-

ficienza di tante linee, alcune delle quali possono definirsi addirittura arcaiche; se ne è parlato in più occasioni da colleghi di ogni parte politica.

Molto più utilmente si dovrà invece discutere sui metodi da scegliere per conseguire l'ammodernamento ed il potenziamento.

Dicevo, però, della opposizione di colleghi di altra parte politica a questo disegno di legge e vorrei qui intrattenere il Senato (al quale chiedo venia se debbo tediare) per obiettivamente considerar le ragioni di natura politica, sociale ed economica che essi adducono a sostegno della loro avversione.

Tutte queste ragioni conducono ad un deciso criterio secondo il quale, logicamente, i colleghi della sinistra si dichiarano contrari all'intervento statale in favore di un'attività privata nel settore dei trasporti; essi ritengono, cioè, che tutti i trasporti (per adesso, almeno, i ferroviari io credo) debbano essere nazionalizzati.

La nazionalizzazione dei trasporti può trovarci anche consenzienti in linea teorica, ma io penso che, alla luce dell'esperienza, ad essa possano muoversi non poche riserve e critiche, soprattutto, poi, per le considerazioni di ordine economico che, al pari delle altre molto importanti, dovrebbero invece consigliarla.

È, difatti, vero che nell'interesse sociale il trasporto nazionalizzato e municipalizzato può rispondere meglio alle necessità di tutti i cittadini che debbono essere serviti, a prescindere dalla convenienza economica del servizio loro reso, il che non si riscontra, salvo imposizione da parte dello Stato, quando il servizio è prestato da imprenditore privato, il quale, logicamente, ricerca il maggior reddito dal capitale impiegato; ma dovrebbe essere anche vero che il servizio nazionalizzato, a parità di condizioni, consegua, rispetto al privato, notevoli maggiori benefici da tradursi o in riduzioni di tariffe o in impiego di utili, in incrementi patrimoniali, dato che l'azienda statale o municipalizzata non pretende, di regola, reddito dal capitale.

Orbene, ciò non avviene; anzi l'esercizio nazionalizzato, considerato nei suoi risultati economici, ci appare eccessivamente costoso, pesante, in una parola « antieconomico ».

Un diligente e diffuso studio comparativo dei risultati di esercizio delle ferrovie dello Stato e di quelle in concessione, fatto su dati forniti dal

Ministero, mi consente di convalidare con elementi certi le mie asserzioni e di giungere ad alcune conclusioni che sottopongo al Senato.

Raffrontati i risultati dell'esercizio 1949-50 delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse, abbiamo subito sott'occhio i seguenti dati: a) le ferrovie dello Stato, per uno sviluppo chilometrico complessivo delle linee a scartamento normale ed a scartamento ridotto in chilometri 16.316, hanno sopportato un costo di esercizio di miliardi 215,32, corrispondenti ad un costo di esercizio per chilometro di linea di milioni 13,2; b) le ferrovie concesse per uno sviluppo chilometrico complessivo di chilometri 5.187 hanno avuto un costo di esercizio di miliardi 28,311, con un costo per chilometro di linea di milioni 3,54.

Dico subito che questa prima grande sproporzione (la spesa delle ferrovie dello Stato, cioè, di 3,76 volte superiore a quella delle concesse) non va considerata perchè determinata dalla profonda diversità di struttura e di esercizio delle due reti. D'altro canto, pensando anche che nelle ferrovie statali abbiamo quasi tutte linee a doppio binario ed in quelle concesse quasi tutte a semplice binario, basta esaminare in luogo dei chilometri di linea l'intensità complessiva del traffico per accertare che le ferrovie dello Stato hanno milioni 162,962 di treni chilometro annui e le concesse milioni 28,311 per cui si ha un costo di esercizio rispettivamente di lire 1320 e lire 650 a treno-chilometro, cosicchè il maggior costo delle ferrovie statali si riduce a due volte quello delle concesse.

Siamo, però, ancora ben lontani da risultati che possano consentire un sicuro giudizio, e pertanto è necessario estendere ed approfondire lo studio ed... invocare la pazienza degli onorevoli colleghi.

Si può, difatti, obiettare che mentre le ferrovie dello Stato danno prestazioni di qualità elevata, la qualità media dei servizi concessi lascia molto a desiderare; ciò è vero, per quanto non si deve credere che tutte le linee statali siano ad intenso traffico e di alta qualità e che quelle concesse siano tutte a scarso traffico e malamente esercitate.

Appare, quindi, necessario giudicare separatamente nelle due reti le linee più importanti ed a più elevato traffico e di migliore qualità e le altre più modeste, per confrontare poi le linee

omogenee gestite dallo Stato e dalla industria privata. Perverremo così a risultati molto interessanti e diversi da quelli che si potrebbero attendere.

Giunge qui a proposito un rilievo che mi permetto di sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro. Tanto le ferrovie dello Stato che le concesse, più le prime che le seconde, difettano in modo molto grave di notizie statistiche. Manca qualsiasi elemento di ripartizione del traffico tra le diverse singole linee della rete, ed è considerata soltanto la separazione del traffico della rete a scartamento normale da quello delle linee a scartamento ridotto, il che evidentemente è troppo poco per quelle osservazioni e deduzioni di carattere economico che ogni azienda industrialmente e amministrativamente ben congegnata deve essere in grado di fare.

Lievemente migliore, ma insoddisfacente, la situazione, sotto questo riguardo, nelle concesse, le cui cifre, secondo lo studio dal quale traggo gli elementi di questa mia esposizione, potrebbero però lasciar dubbi sulla loro attendibilità perchè, fornite dalle concessionarie, non subiscono alcun concreto controllo da parte del Ministero.

Questa osservazione, ai fini del mio intervento, non potrà, se fondata, che confermare le conclusioni cui perverrò, perchè le cifre inviate dalle concessionarie potrebbero evidentemente più eccedere che difettare nelle spese e, viceversa, se possibile, nelle entrate onde conseguire una maggiore integrazione da parte dello Stato.

Proseguendo nello studio, è necessario, come ho detto, dividere innanzi tutto la rete delle ferrovie dello Stato in due distinte reti, fondamentale l'una e secondaria l'altra.

Consideriamo rete fondamentale il complesso delle linee elettrificate, quello delle linee a doppio binario e, delle rimanenti linee a semplice binario, quelle che rientrano nel programma della elettrificazione o che attualmente sono gestite con sistemi di esercizio tipico delle linee ad intenso traffico (apparati centrali elettrici, blocco, dirigente centrale, ecc.) nonchè talune notoriamente importanti.

Per rete secondaria intendiamo tutte le altre linee a semplice binario non elettrificate.

Dei 15.724 chilometri di linee a scartamento normale della rete dello Stato, abbiamo così

8.160 chilometri di rete fondamentale (ai quali corrispondono chilometri 12.278 di binari di corsa, considerando le linee a doppio binario) e 7.564 chilometri di rete secondaria. Della rete fondamentale, poi, il 48,5 per cento è costituito da linee a semplice binario e il 67,2 per cento da linee elettrificate. Si è quindi proceduto a valutare la ripartizione del traffico tra le due linee; il che è stato in parte facilitato dal fatto che le statistiche distinguono questo traffico tra i diversi sistemi di trazione, e consentono così di attribuire alla rete principale tutto il traffico a trazione elettrica. Con questo elemento certo e con ipotesi molto attendibili si è pervenuti quindi alle seguenti ripartizioni:

a) intensità totale del traffico (in milioni di treni per chilometri annui), sulla rete principale 119.403 (74 per cento del totale), sulla secondaria 42.179 (26 per cento del totale), sul complesso 161.582;

b) intensità del traffico viaggiatori (nella stessa unità di misura), sulla rete principale 78.065 (68 per cento del totale) sulla secondaria 37.593 (32 per cento del totale), sul complesso 11.658;

c) intensità del traffico merci (nella stessa unità di misura), sulla rete principale 41.338 (90 per cento del totale), sulla secondaria 4.586 (10 per cento del totale), sul complesso 45.924.

Occorre ora ripartire la complessiva spesa di 215 miliardi. In mancanza di dati precisi si è seguito il criterio di valutare la ripartizione del personale tra le due reti e di ritenere, poi, il costo complessivo di ciascuna proporzionale al numero degli agenti su ciascuna operanti.

Così attraverso una serie di attribuzioni parziali del personale fatte tenendo conto delle caratteristiche di ciascuna rete, in proporzione dei treni per chilometro del traffico, delle tonnellate per chilometro lorde rimorchiate reali e del sistema di trazione, dei chilometri di binario e così via (risparmio al Senato da lunga lettura delle diverse considerazioni), dei 183.830 agenti delle ferrovie dello Stato, ivi compresi i 12.736 fra assuntori e coadiutori dei servizi lavori, movimento e trazione, sono stati attribuiti 145.579 agenti (e cioè il 79,5 per cento del totale) alla rete fondamentale e 38.251 agenti (e

cioè il 20,5 per cento del totale) alla rete secondaria.

È da osservare che con il concetto seguito, avendo considerato la gestione della rete secondaria come una attività marginale della fondamentale, ed avendo attribuito a questa ultima un complesso di oneri di carattere generale, i costi ai quali si perviene possono essere lievemente alterati per eccesso nella rete fondamentale ed in difetto nella secondaria.

Essi saranno ritoccati a seguito di controlli di cui appresso dirò; comunque, faccio presente anche qui che, pure ammesse minime alterazioni, queste non indeboliscono le mie conclusioni, bensì le rafforzano.

In definitiva, secondo il concetto suddetto, il costo complessivo di esercizio delle ferrovie dello Stato di 215,32 miliardi si ripartirebbe in 171 miliardi alla rete fondamentale ed in miliardi 44,32 alla secondaria.

Ma, effettuato, come ho detto, il controllo per altra via, e precisamente in funzione dell'incidenza del costo vivo di trazione per combustibili ed energia sul totale del costo, secondo le incidenze risultanti da studi fatti su molti precedenti esercizi, risulterebbero attribuiti, sempre dei 215,32 miliardi, 161,5 alla fondamentale e 53,82 alla secondaria.

Fatti i valori medi fra quelli trovati per le due diverse vie, si avranno 166,25 miliardi alla rete fondamentale e 49,07 alla secondaria.

Altro controllo è stato anche effettuato tenendo conto dell'incidenza sul totale delle spese di quella parte di esse che si può considerare indipendente dal traffico e ciò sempre secondo i dati statistici di molti precedenti esercizi, e precisamente di quelli dal 1929-30 al 1942-43.

Tenendo conto, quindi, che lo sviluppo complessivo dei binari di corsa delle linee è di 19.842 chilometri distribuiti in 12.278 sulla rete fondamentale e 7.564 sulla secondaria; che l'intensità del traffico sull'intera rete è di 161,50 milioni di treni per chilometro annui, suddivisi in 119,40 sulla rete fondamentale e 42,18 sulla secondaria; che il volume del traffico sull'intera rete è di 53,47 miliardi di tonnellate per chilometro lorde rimorchiate reali, suddivise in 44,56 sulla rete fondamentale e 8,91 sulla secondaria, risultano a calcoli fatti i seguenti costi:

a) sul complesso della rete: 10,82 milioni annui per ogni chilometro di binario di corsa

delle linee; 1.333 lire per ogni treno per chilometro; lire 4,02 per ogni tonnellata per chilometro rimorchiata reale;

b) sulla rete fondamentale: 13,55 milioni annui per ogni chilometro di binario di corsa delle linee; 1.392 lire per ogni treno per chilometro; lire 3,73 per ogni tonnellata per chilometro lorda rimorchiata;

c) sulla rete secondaria: 6,48 milioni annui per ogni chilometro di binario di corsa delle linee; 1.160 lire per ogni treno per chilometro; lire 5,50 per ogni tonnellata per chilometro lorda rimorchiata.

È molto importante ora conoscere la particolare situazione del trasporto viaggiatori delle ferrovie dello Stato onde poter effettuare il confronto colle linee concesse, che, come è noto, trasportano prevalentemente viaggiatori.

Anche qui, onorevole Ministro, la deficienza delle statistiche costituisce un grave ostacolo. Debbo, anzi, denunciare addirittura un peggioramento al riguardo perchè oggi, a differenza del periodo pre-bellico, nel modesto lavoro statistico non si fa più nemmeno la suddivisione dei viaggiatori chilometro secondo le diverse tariffe, nè il calcolo per ciascuna tariffa della distanza media percorsa da ogni viaggiatore, nè infine la separazione dei treni di lusso, rapidi, direttissimi e diretti dagli accelerati, omnibus e misti.

Comunque, si è compiuto lo studio adottando il criterio più volte seguito per gli esercizi precedenti al 1940, sottoponendolo anche ad altro controllo, per cui in base alla ripartizione dei costi fra le varie reti, alla ripartizione dell'intensità del traffico suddivisa in servizi viaggiatori e merci ed alla ripartizione dei viaggiatori-chilometro è risultato che il costo dei viaggiatori-chilometro sulla rete fondamentale è di lire 7,05, sulla rete secondaria di lire 8,64 e sul complesso della rete di lire 7,45.

L'attendibilità di questi risultati trova conforto anche in uno studio dell'autorevole collega, senatore Corbellini, il quale, con un metodo di calcolo del tutto diverso, determinando cioè il costo del viaggiatore-chilometro per classi, è giunto alla media ponderale di lire 6,20 a viaggiatore-chilometro che è pari all'80 per cento del precedente valore ma che corrisponde esattamente a questo valore stesso se si tiene conto

che il senatore Corbellini ha fatto il calcolo sulla spesa complessiva di 119 miliardi, corrispondenti appunto all'80 per cento della spesa consuntiva che è stata considerata per la determinazione del costo di cui ho parlato.

Consideriamo ora i prodotti viaggiatori sulle due reti dello Stato. Da essi risulta che il prodotto per viaggiatore-chilometro sulla rete fondamentale è di lire 3,81, sulla secondaria di lire 2,60, sul complesso della rete di lire 3,50, dal che discende che il disavanzo sulla rete fondamentale è di lire 3,24, sulla secondaria di lire 6,04, sul complesso di lire 3,95, cioè pari all'85 per cento, 232 per cento, 113 per cento rispettivamente dei corrispondenti prodotti medi.

Per differenza del costo totale si ricavano i costi del servizio merci in 60,75 miliardi per la rete fondamentale 5,88 miliardi per la secondaria e 66,73 miliardi per il complesso. Dato che i prodotti merci sono di 66,6 miliardi sulla fondamentale, di 5,71 miliardi sulla secondaria e 72,31 miliardi sul complesso, il servizio merci risulta lievemente attivo o al pareggio.

Per fare ora il confronto con le ferrovie concesse all'industria privata, queste sono state divise in tre gruppi, in relazione alla occupazione dei binari di corsa delle loro linee.

Il primo gruppo presenta un'occupazione media di 26 treni per chilometro di binario e giorno, pari cioè a quella che si verifica sulla rete fondamentale delle ferrovie dello Stato.

Il secondo gruppo riguarda le linee con occupazione media di 17 treni per chilometro di binario e giorno, lievemente superiore cioè a quella che si verifica sulla rete secondaria delle ferrovie dello Stato.

Il terzo gruppo infine comprende tutte le altre linee che hanno appena una occupazione media di 4,76 treni per chilometro di binario e giorno con qualche singola linea dell'ordine di grandezza di una modesta auto-linea.

Per ciascuno di questi gruppi sono stati ricavati, dalle statistiche del secondo semestre 1949 e del primo semestre 1950, i dati occorrenti e cioè: costo totale di esercizio; treni chilometri viaggiatori e merci; tonnellate-chilometro reali lorde rimorchiate, viaggiatori e merci: viaggiatori-chilometro; prodotto totale del traffico; prodotto del traffico viaggiatori; prodotto del traffico merci.

Unico elemento di incerta determinazione è stato la ripartizione del costo totale fra treni viaggiatori e merci. Si tenga però presente che nelle ferrovie concesse il traffico merci rappresenta in media solo il 14 per cento del totale. Si è ritenuto quindi di poter ripartire senz'altro il costo in parti proporzionali ai treni per chilometro. Ed eccoci, finalmente, al raffronto.

Debbo scusarmi con il Senato; si tratta, si deve riconoscerlo, di uno studio complesso che, per quanto abbia cercato di riassumere, ha impegnato un tempo non indifferente. Se vi ho annoiato, vogliate perdonarmi.

Ecco dunque i risultati finali: senza ripetere dati che ho già avuto occasione di illustrare, vi leggo quelli che più immediatamente consentono un sicuro giudizio.

Così, per il costo totale di esercizio apprendiamo che per i 12.278 chilometri della rete fondamentale delle ferrovie dello Stato si sono spesi miliardi 166.25, mentre per i 1.391 chilometri della rete fondamentale delle ferrovie concesse la spesa è stata di miliardi 9.15. Per la rete secondaria, rispettivamente di 7.564 e 1.043 chilometri sono stati spesi miliardi 49.07 e 2.55.

Più interessante ancora, e più utile ai fini della comparazione che ho inteso fare, è il costo unitario del servizio viaggiatori. Nella rete fondamentale delle ferrovie dello Stato il costo a viaggiatore-chilometro è di lire 7,05; nella stessa rete delle linee concesse esso è di lire 3,57; nella rete secondaria, rispettivamente di lire 8,64 e di lire 6,07, mentre nel terzo gruppo delle linee concesse, quelle a bassissimo traffico, è di lire 8,60. Dal che si evince agevolmente che l'intenso traffico e l'alta qualità nelle linee concesse conducono ad un costo viaggiatori sempre decrescente e sempre proporzionalmente di molto inferiore a quello della rete statale.

E così, infine, il disavanzo appare di miliardi 42.67 per i 12.278 chilometri della rete fondamentale statale e di miliardi 2.49 per i 1.391 chilometri della rete fondamentale concessa. Esso, invece, è di miliardi 30.39 e di miliardi 1.14 per la rete secondaria ed, infine, cifra proporzionalmente molto elevata, di miliardi 4.23 per la rete delle linee concesse a bassissimo traffico.

È facile, dunque, immaginare, onorevoli colleghi, quante osservazioni e di quale natura possano farsi dopo questo studio.

Io mi limiterò a poche considerazioni.

Confermo la mia adesione, sul piano teorico, alla nazionalizzazione o alla municipalizzazione nel settore specifico dei trasporti, purchè con esse coincida quella necessaria, robusta coscienza collettivistica, chiamamola così, che non è dato ancora, invece, di riscontrare. Pertanto ritengo più utile, almeno per ora, chiedere che lo Stato si limiti ad esercitare un controllo continuo ed efficace sulle gestioni affidate alle Società concessionarie affinché queste rispondano nel migliore dei modi alle giuste esigenze dei cittadini.

Ma, comunque, vi sembra proprio che nell'attuale situazione si possa impostare questo importante problema?

Ascoltate: se le cose dovessero continuare ad andare come vanno, è logico affermare che, ove lo Stato assumesse anche il servizio prestato dalle concessionarie, esso, secondo i criteri seguiti e i risultati economici conseguiti dall'azienda ferroviaria, vedrebbe il *deficit* salire e l'onere oggi consistente nel 90 per cento del disavanzo delle concesse passerebbe dai sette miliardi attuali ad almeno il doppio.

Ma noi non vogliamo, e in ciò siamo d'accordo tutti, di tutti i settori politici, che le cose continuino così: di qui la necessità del miglioramento e del potenziamento della rete ferroviaria, soprattutto di molte delle linee concesse. Ed allora? Se lo Stato assumesse la gestione diretta, dovrebbe pur sopportare tutte le spese necessarie per il potenziamento sopportando così un onere quasi doppio di quello previsto dalla legge in discussione.

A ciò si aggiunga una considerazione molto più importante: lo Stato cioè dovrebbe sopportare anche tutte le spese del riscatto, che importerebbero molti e molti miliardi.

Noi sappiamo bene che lo Stato, anche volendolo, non si troverebbe nelle condizioni necessarie alla realizzazione di questo immane programma, e quindi è lecito pensare che per voler fare di più (e per fare peggio, aggiungo io), si finirebbe per fare nulla.

Che concludere, dunque, onorevoli colleghi?

Ho voluto considerare soltanto uno specifico, ma importante aspetto del problema, riservandomi di intervenire nella discussione dei singoli articoli per qualche particolare osservazione o per qualche emendamento.

Vi invito, comunque, ad approvare spedatamente la legge, affinché con l'applicazione di essa i servizi di trasporto possano rendersi più celeri, più moderni, più confortevoli.

Ne ricaveremo gli indiscutibili vantaggi che sono illustrati nella pregevolissima relazione dell'illustre collega, senatore Corbellini: pensate soltanto che, secondo calcoli attendibili, con la motorizzazione che sarà resa possibile in molte linee si conseguiranno una diminuzione di spese del 25 per cento e un aumento di prodotti del 30 per cento.

Ma, approvando questa legge, onorevoli colleghi, non otterremo soltanto dei benefici economici, che sarebbero ancora poca cosa, ma contribuiremo ad un progresso civile che, specialmente alcune nostre regioni, da tanto tempo giustamente pretendono. (*Vivi applausi; congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Avverto il Senato che nella seduta di martedì prossimo verrà proseguita la discussione di questo disegno di legge e si chiuderà la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore e all'onorevole Ministro; verrà quindi iniziata la discussione del disegno di legge che riguarda le norme per l'elezione dei Consigli comunali.

#### Trasmissione di disegni di legge.

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

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1127, concernente: Costituzione di ruoli speciali transitori per gli insegnanti degli istituti e scuole di istruzione media, classica, scientifica, magistrale, tecnica, artistica, di avviamento professionale ed elementare » (1520);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 817, concernente: Concorsi a posti di insegnante nelle scuole elementari » (1521);

« Istituzione di un punto franco nel porto di Messina » (1522);

« Misura delle indennità ai medici civili che assistono alle sedute dei consigli e delle commissioni mobili di leva » (1523);



« Computo, ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita, del servizio prestato dal personale dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi presso la cessata Amministrazione austriaca » (1524);

« Nuovo termine di presentazione delle domande di contributo statale per la traslazione delle salme dei Caduti in guerra e nella lotta di liberazione » (1525);

« Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo " La Biennale di Venezia - Esposizione internazionale d'arte " » (1526);

« Ricostituzione dei comuni di Veduggio con Calzano e di Renate, in provincia di Milano » (1527);

« Ricostituzione dei comuni di Mozzate e Carbonate, in provincia di Como » (1528);

« Inquadramento dei maestri elementari del ruolo di cui al primo comma dell'articolo 35 del regio decreto-legge 24 luglio 1936, n. 1737, convertito nella legge 11 gennaio 1937, n. 268, nel gruppo B dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato » (1529);

« Ricostituzione del comune di Montecastello, in provincia di Alessandria » (899-B) d'iniziativa del senatore Boggiano Pico. (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

« Modifica all'articolo 1 del decreto legislativo 6 aprile 1948, n. 752, relativo all'inquadramento dei direttori di scuole tecniche industriali provenienti dai cessati laboratori scuola e dalle scuole di tirocinio ad orario ridotto » (1300-B), d'iniziativa del deputato Vetrone. (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

« Norme per la gestione finanziaria dei servizi antincendi » (1171-C). (Approvato con modificazioni dal Senato e nuovamente modificato dalla Camera dei deputati).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

#### Annunzio di interrogazioni.

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

LEPORE, *Segretario* :

Al Ministro dei trasporti, per conoscere: a) quale sia con precisione lo stato attuale della pratica per la ripresa dei lavori di trasformazione della tramvia Bari-Barletta, per la quale il Parlamento ha votato la legge di finanziamento e il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato la convenzione per la ricostruzione del tratto Andria-Bitonto e in quale termine è dato ragionevolmente ritenere che detti lavori abbiano inizio; b) se sia esatto che per l'attuazione del servizio merci nel tratto Barletta-Andria siano state date disposizioni al Compartimento di Bari e quale sia il motivo per il quale s'indugi ad iniziare detto servizio, vitalissimo per l'economia dei due importanti centri. (1588).

JANNUZZI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda affrontare e risolvere finalmente il grave problema della rada di Pantelleria, ordinando i lavori necessari ed urgenti per sistemare definitivamente il vecchio porto, rendendone praticabile l'entrata senza distruggere il braccio « cidonio », togliendo le varie scogliere, sistemando i fondali e costruendo una piccola diga di protezione.

Tali lavori di sistemazione si presentano urgenti ed indispensabili, onde evitare i gravi danni che in ogni fortunale si verificano — come è avvenuto il 15 gennaio 1951, in cui affondarono parecchie navi e molte altre furono gravemente danneggiate — e rendere praticabile quella rada, che si presta quale porto-rifugio per tutti i numerosi pescherecci delle coste siciliane e dell'Adriatico che esercitano la pesca nel triangolo Pantelleria-Lampedusa-Costa Tunisina (1589).

RAJA.

Al Ministro dell'Africa italiana, per conoscere quali provvedimenti siano stati presi in merito alla decisa soppressione del Ministero dell'Africa italiana; e quale sia la sistemazione che gli organi dello Stato intendono dare al personale relativo, il quale, senza suo demerito, versa in condizioni di disagio morale e materiale per l'incertezza del suo avvenire (1590).

CIASCA.

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta.*

Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della difesa e degli affari esteri, per conoscere se non ritengano opportuno intervenire d'urgenza per evitare che sia sospeso il servizio aereo Roma-Tripoli, come è stato annunciato, il che ha suscitato dolorosa impressione fra gli italiani residenti in Libia e costituisce un nuovo ostacolo ai futuri rapporti economici italo-libici, oltre a privare subito del lavoro numerosi operai adibiti a Tripoli in tale servizio (1584).

BERLINGUER.

Al Ministro del tesoro, per sapere se non creda opportuno predisporre una sostanziale riforma delle liquidazioni delle indennità e pensioni da parte delle casse di previdenza per i dipendenti degli enti locali e per i sanitari, e precisamente:

1° modificare l'attuale sistema di liquidazione delle indennità e delle pensioni (sistema basato su coefficienti calcolati in funzione dell'età e del servizio), in modo che dette liquidazioni siano invece fatte, come per i dipendenti dello Stato, in base al solo servizio utile, senza tener conto della età dell'iscritto. Col sistema attuale si verifica la incongruenza che due funzionari, di diversa età, assunti con la stessa data ed aventi identico periodo di servizio e con uguale versamento di contributi, liquidano pensioni diverse: il più anziano di età beneficia di una pensione maggiore del collega. Con lo Stato avrebbero pensioni uguali perchè l'età non influisce sulla pensione;

2° decentrare e snellire la procedura di liquidazione per modo che gli interessati non debbano più soffrire l'attuale lunga ed angustiosa attesa del pagamento di quanto è loro strettamente necessario per vivere. (Si potrebbe decentrare alle Prefetture la liquidazione provvisoria della pensione, come ad esempio è stato disposto per le pensioni ai maestri elementari che ora vengono liquidate e messe in pagamento tramite i provveditorati agli studi);

3° fare in modo che le disposizioni della legge 19 maggio 1950, n. 319 (*Gazzetta Uffi-*

*ciale* n. 134 del 14 giugno 1950) siano applicate, come per gli statali, valutando il beneficio dei cinque o dei sette anni per intero e, cioè come altrettanti anni di servizio effettivi utili per la pensione, e non parzialmente, quale aliquota di maggiorazione della pensione normale, come viene praticato dalle Casse di previdenza (1585).

LOCATELLI.

Al Ministro dell'interno, per sapere se non crede giusto richiamare severamente gli Ospedali al loro obbligo di denunciare subito ai Comuni l'accoglimento di malati ricoverati d'urgenza (ora si verifica il caso incredibile: i Comuni ricevono le note di pagamento senza essere stati mai avvertiti) (1586).

LOCATELLI.

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere per quali motivi agli impiegati o persone che comunque usufruiscono delle riduzioni sulle tariffe dei biglietti ferroviari è interdetto salire sui rapidi con biglietto di 3<sup>a</sup> classe (1587).

TALARICO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere: 1) quali provvedimenti ha preso o intende prendere a favore dei disastri dalla mareggiata abbattutasi sulla riviera Messina-Faro; 2) se non ritiene urgente che i progetti per la sistemazione della strada Messina-Faro abbiano finalmente pratica esecuzione (1588).

FIORE.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quando intende presentare al Parlamento il disegno di legge per il ripristino del pagamento mensile delle pensioni della Previdenza sociale.

L'interrogante ricorda l'impegno formale assunto dal Ministro il 23 febbraio 1950, confermato in data 9 ottobre con lettera n. 28217.5-E. (1589).

FIORE.

Al Ministro dell'interno, per sapere se non ritenga urgente l'emanazione di disposizioni

che assicurino il rispetto della legge 30 novembre 1950, n. 997.

Infatti con tale legge sono stati abrogati il decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 704, istitutivo della indennità caro-pane e la legge 10 agosto 1948, n. 1148, che aumentò la indennità stessa.

Con la soppressione della indennità caro-pane è stata istituita una maggiorazione di L. 564 mensili sul trattamento assistenziale complessivo a favore di determinate categorie di beneficiari.

Sembrava ovvio che con la legge n. 997 i Comuni, che avevano provveduto fino al 31 dicembre 1950 al servizio della indennità caro-pane ed al relativo prefinanziamento, fossero esonerati per effetto della soppressione della detta indennità, non soltanto dall'obbligo del prefinanziamento di una spesa che lo Stato rimborsava con comodo a scadenza di due-tre mesi, aggravando sempre più la situazione finanziaria degli enti stessi, ma anche dal compito di compilazione dell'elenco mensile dei beneficiari che, per comprendere persone in permanenza assistite dall'Ente comunale di assistenza, non può che far carico a quest'ultimo.

Istruzioni ministeriali, snaturando lo spirito della legge, hanno testè imposto ai Comuni di continuare il servizio con le stesse anticipazioni e modalità seguite fino al 31 dicembre 1950, trasferendo praticamente ai Comuni, in questa nuova fase, compiti di stretta pertinenza degli E.C.A. e protraendo in sostanza un sistema assistenziale che è stato abrogato con la legge 30 novembre 1950, n. 997.

Poichè tali disposizioni ministeriali sono in stridente contrasto con le finalità perseguite dalla citata legge e turbano finanziariamente ed organicamente la vita dei Comuni, è opportuno che su tale situazione vengano date disposizioni che assicurino il rispetto della legge 30 novembre 1950 (1590).

BASTIANETTO.

PRESIDENTE. Martedì 13 febbraio seduta pubblica alle ore 16 con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata (1065).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme per l'elezione dei Consigli comunali (1474) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

3. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

IV. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

2. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

3. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19,45).

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti