

## DLXXXV. SEDUTA

MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 1951

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

## INDICE

Autorizzazioni a procedere (Annunzio di domande) . . . . .	Pag. 22900
Commissioni permanenti (Variazioni nella composizione) . . . . .	22878
Commissione speciale (Composizione) . . . . .	22878
Congedi . . . . .	22877
Disegni di legge:	
(Deferimento a Commissioni permanenti) . . . . .	22878
(Rimessione all'Assemblea) . . . . .	22878
(Trasmissione) . . . . .	22877
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):	
CORBELLINI, <i>relatore</i> . . . . .	22888
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	22900
Interpellanza (Rinvio dello svolgimento) . . . . .	22887
Interrogazioni:	
(Annunzio) . . . . .	22913
(Svolgimento):	
CANEVARI, <i>Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste</i> . . . . .	22879
DE GASPERIS . . . . .	22880
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	22883
JANNUZZI . . . . .	22883
VOCOLI . . . . .	22883
VISCHIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i> . . . . .	22883, 22886

BANFI . . . . .	Pag. 22884
RAJA . . . . .	22886
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	22886
ELIA . . . . .	22887

## Sull'ordine dei lavori:

LUSSU . . . . .	22884
PRESIDENTE . . . . .	22911, 22912, 22913
MANCINI . . . . .	22912
CINGOLANI . . . . .	22912
CONTI . . . . .	22912

La seduta è aperta alle ore 16.

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

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Galletto per giorni 4, Jacini per giorni 8 e Pezzini per giorni 3.

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

## Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio

1948, n. 1221, concernente gli aiutanti tecnici e il personale di servizio degli Istituti di istruzione media, classica e magistrale » (1543).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

#### **Variazione nella composizione delle Commissioni permanenti.**

PRESIDENTE. Annunzio che, su richiesta del Gruppo parlamentare comunista, sono stati effettuati i seguenti spostamenti nella composizione delle Commissioni permanenti:

il senatore Cerruti passa dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro) alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione);

il senatore Ruggeri lascia la Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati nel periodo della Costituente;

il senatore Platone entra a far parte della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati nel periodo della Costituente;

il senatore Montagnani passa dalla 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro);

il senatore Allegato passa dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione) alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere);

il senatore Pucci passa dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno);

il senatore Sereni passa dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro) alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri e colonie);

il senatore Colombi passa dalla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri e colonie) alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro);

il senatore Fedeli passa dalla 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) alla 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa).

#### **Rimessione di disegni di legge all'Assemblea.**

PRESIDENTE. Informo che un decimo dei componenti l'Assemblea ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che i disegni di legge concernenti la ricostituzione e costituzione di Comuni, attualmente assegnati in sede deliberante alla prima Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), siano invece discussi e approvati dal Senato.

#### **Composizione di Commissione speciale.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione speciale per l'esame del disegno di legge riguardante la città di Napoli i seguenti senatori:

Adinolfi, Allegato, Baracco, Bosco, Cemi, Cerica, De Gasperis, De Nicola, Fiore, Genco, Grisolia, Jannelli, Labriola, Lodato, Mancini, Mazzoni, Menghi, Miceli Picardi, Molè Enrico, Palermo, Paratore, Persico, Piscitelli, Porzio, Raja, Reale Eugenio, Ricci Mosè, Rosati, Sanmartino, Schiavone, Spezzano, Venditti e Voccoli.

Comunico inoltre che la Commissione medesima è convocata per le ore 9 di venerdì 23 corrente per la sua costituzione.

#### **Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.**

PRESIDENTE. Informo che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione:

della 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa), previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Organici degli ufficiali dell'Esercito e limiti di età per la cessazione dal servizio permanente » (1530);

della 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Fi-

manze e tesoro), il disegno di legge, d'iniziativa dei deputati Di Vittorio e Santi: « Estensione delle agevolazioni fiscali concesse per le controversie dipendenti da rapporti di lavoro concernenti prestazioni di carattere personale e domestico non regolati da contratti collettivi » (1535) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

#### Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Prima è quella dell'onorevole De Gasperis ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del lavoro e della previdenza sociale così formulata: « per sapere se è stato disposto lo studio per il progressivo rimboschimento delle montagne, di cui alcune a rapido pendio, che fanno corona al limite della conca del Fucino, nonchè quello interessante la zona che da Monte Salviano raggiunge Tagliacozzo.

« Nelle dette zone, dal 1830 in poi, il Governo borbonico prima e quelli nazionali dopo permisero la distruzione dei boschi col conseguente depauperamento progressivo dei terreni montani.

« Nei comuni di Celano, Pescina, Gioia dei Marsi, Lecce nei Marsi, Trasacco, Ortucchio ed in quelli di Tagliacozzo, Scurcola Marsicana, Magliano dei Marsi, Massa d'Albe si verificano, a brevi cicli, alluvioni dannose, che, nel 1870 e nel 1876, distrussero vari paesi e particolarmente la frazione di Venere dei Marsi, con perdite umane e danni irreparabili. A Venere dei Marsi l'alluvione dell'agosto scorso distrusse tutte le colture della zona montana e collinosa con grave danno della povera economia agricola.

« Mentre l'interrogante si riserva di dimostrare con dati statistici gli elementi sopra accennati, interroga i due Ministri se non sia il caso di istituire in Avezzano una scuola agricola regionale forestale per la costituzione di un corpo di giovani tecnici del rimboschimento da adibire all'immenso lavoro da svolgere in Abruzzo e Molise.

« Ad Avezzano, centro stradale, ferroviario ed agricolo della Marsica, fanno capo circa dieci

mandamenti con numerosissimi Comuni, la cui intensa popolazione agricola è priva di mezzi per inviare i giovani alla scuola agricola distante centinaia di chilometri » (1457).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Canevari, Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste.

CANEVARI, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale non ha mancato di favorire la graduale soluzione del problema boschivo delle montagne circostanti il Fucino. Per la provincia de L'Aquila, sono stati autorizzati nel decorso esercizio 1949-50, n. 32 cantieri di rimboschimento e di sistemazione montana, per una spesa complessiva di lire 108.769.230. Dei predetti cantieri, dieci sono stati istituiti nei comuni rivieraschi del Fucino con un impiego di 770 allievi e per la durata media di 76 giornate lavorative. Sempre per la provincia de L'Aquila sono stati autorizzati il 30 novembre u. s., ventotto nuovi cantieri di rimboschimento e sistemazione montana, per una spesa complessiva di lire 87.234.040. Tra i predetti cantieri ne figurano nove che interessano direttamente i comuni della zona Marsica.

Lo stesso Ministero non mancherà, in seguito, di prendere in esame altri progetti per cantieri del genere, sempre che lo consentano, naturalmente, le disponibilità di bilancio. Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, a sua volta, ai fini della sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani ricadenti nella zona del Fucino da effettuarsi nel decennio 1950-60, ha concordato un finanziamento di massima, sui fondi della Cassa del Mezzogiorno, di lire 650 milioni per lavori da eseguire nelle zone seguenti: Santo Jona e San Potito, La Foce, Valle Santa Lucia, Carniello, Fosso Gioenco, Monte Salviano, di cui lire 414 milioni di competenza del corpo forestale e lire 236 milioni del Genio civile.

A tale somma va aggiunta quella di lire undici milioni concessa dai fondi E. R. P. per lavori di sistemazione e di rimboschimento, da eseguirsi nei bacini Santa Jona e San Potito. Per l'esercizio 1950-51 sono pertanto disponibili lire 65 milioni della Cassa del Mezzogiorno e gli undici milioni dell'E.R.P.

È quindi un totale di lire 76 milioni, da ripartire come segue: per Santa Jona e San Potito, lire quaranta milioni; per La Foce lire cinque milioni; per Valle Santa Lucia, lire dodici milioni; per Fosso Giovenco, lire nove milioni; per Monte Salviano, lire dieci milioni, cioè un totale di lire 76 milioni di cui 57 di competenza del Corpo forestale e diciannove del Genio civile. La progettazione per le opere da eseguirsi nel corrente esercizio sarà completata e trasmessa alla Cassa del Mezzogiorno entro pochi giorni.

L'onorevole interrogante chiede inoltre se non sia il caso di istituire in Avezzano una scuola agricola regionale forestale per la costituzione di un corpo di giovani tecnici del rimboschimento dato l'immenso lavoro da svolgere in Abruzzo e Molise. Per la verità, il lavoro di rimboschimento da compiersi in Abruzzo e Molise, per quanto importante esso sia, non è così immenso da richiedere provvedimenti eccezionali e particolari, anche nei riguardi di altre zone similari e con le quali l'Abruzzo e il Molise sono stati compresi nel recente provvedimento istitutivo della Cassa del Mezzogiorno.

È inoltre opportuno chiarire la natura delle attività che i lavoratori sono chiamati a svolgere ai fini della sistemazione dei bacini montani. Trattasi di lavoro di sistemazioni superficiali di terreni, di apertura di buche per le semine e le piantagioni, di formazione di terrazze e di gradoni, di apertura e di sistemazioni di piccoli fossi per la regolarizzazione dello scolo delle acque, di opere di drenaggio; di collegamento a dimora di essenze arboree, di semine di specie forestali varie; della costruzione di chiudende e di piccole strade e sentieri; di opere di trattenuta e di consolidamento in genere, e lavori simili. Da ciò risulta chiaramente la natura della preparazione professionale che i lavoratori dovrebbero avere; preparazione propria dei lavoratori agricoli in genere delle zone di montagna. I lavori da eseguirsi, e la costituzione dei nuovi boschi da impiantarsi nelle diverse zone formano oggetto di programmi esecutivi che solo i tecnici della Università forestale possono utilmente formulare.

Si ha insomma il tecnico universitario, da una parte, e l'esecutore materiale (bracciante

agricolo in genere) dall'altra, controllato e guidato dal forestale. E pertanto non si ha alcuna ragione di prospettare la costituzione di scuole medie ad indirizzo forestale, per la più sollecita e la migliore esecuzione delle opere di sistemazione idraulico-forestale. Questo vale, ben s'intende, ove la mano d'opera locale da impiegare in tal genere di lavori sia costituita da lavoratori della terra, e non da altre categorie, o da mano d'opera assolutamente non qualificata; perchè, in questi ultimi casi, bisognerebbe — come pensa anche il Ministero del lavoro — istituire in luogo, cantieri scuola. E in questi casi, a nome del Ministero del lavoro, posso dare assicurazione che le relative proposte che pervenissero dagli uffici provinciali del lavoro, d'intesa con gli organi tecnici dell'Amministrazione forestale, saranno prese nella migliore considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Gasperi per dichiarare se è soddisfatto.

DE GASPERIS. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, ringrazio l'onorevole Sottosegretario della risposta alla mia interrogazione, di cui mi dichiaro abbastanza soddisfatto; mi giova però fare alcune precisazioni relative all'aggiornamento del problema di cui ha parlato il rappresentante del Governo.

In data 19 gennaio u. s. il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto d'esproprio del latifondo Torlonia ricavato, com'è noto, dal prosciugamento del lago Fucino, la cui opera durò ben ventuno anni: dal 1855 al 1876.

La terra, ricca di azoto, è ancora una delle più fertili d'Italia; mercè l'opera iniziata dal Governo democratico della Repubblica sin dal 1945, e realizzata dal ministro Segni, essa sarà ripartita fra i contadini in applicazione della stessa legge stralcio.

Questo, onorevole Sottosegretario, è un grande passo verso la realizzazione delle riforme previste dalla Costituzione. Ma non basta.

La terra è poca: potrà accontentare molte famiglie; mentre altre, numerose, non troveranno beni supplementari onde ricavare i mezzi necessari al sostenimento della propria economia domestica.

Per la Marsica occorre fare qualche altra cosa: poichè il contadino della mia terra in gran

parte è estraneo alla politica, ama bensì la politica del duro lavoro, tanto nella canicola estiva quanto nell'inverno inclemente.

Bisogna creare un programma organico per il progressivo rimboschimento delle montagne di cui alcune a rapido pendio, che fanno corona alla conca del Fucino; arginare il torrente Tavana che attraversa Lecce dei Marsi ed Ortuccio, il cui straripamento, quando si sciolgono le nevi, mette a dura prova le popolazioni dei detti paesi senza considerare la rovina che apporta ai raccolti già tanto scarsi a causa della modesta economia agricola.

Occorre arginare la zona del fiume Giovenco dalle cui sorgenti sarà ricavato l'acquedotto della Ferriera che dopo circa un secolo fornirà l'acqua alle popolazioni delle valle subequana.

Occorre, onorevole Sottosegretario, intensificare il rimboschimento delle montagne che fanno corona ai Piani Palentini e che proseguono in linea curva sotto il monte Velino, montagna Grande, Aielli, Celano, Cerchio, Pescina, Venere dei Marsi, Magliano dei Marsi, Scurcola Marsicana, Gioia e Lecce dei Marsi.

I cantieri di lavoro e quelli di rimboschimento già danno i primi segni della redenzione della montagna, ma sono pochi per lenire la disoccupazione.

Occorre sistemare il falsopiano sopra Venere dei Marsi, frazione del comune di Pescina, ove le alluvioni del 1896 e quella recente del 1950 seminarono lutti e produssero danni rilevanti con grande pregiudizio del traffico della via Valeria, che unisce la Marsica con Napoli attraverso il Parco nazionale d'Abruzzo.

La Marsica sarà grata al ministro Campilli per i fondi stanziati per gli scopi da me enunciati.

Ma un'altro problema di cui è oggetto la mia interrogazione è quello relativo alla Scuola agricola forestale in Avezzano, per l'istruzione dei giovani contadini da adibire all'immenso lavoro di bonifica e di rimboschimento.

È questo un problema facile: ad Avezzano esiste una scuola media a tipo agrario e perciò non sarà dispendioso aggiungere una sezione forestale per istruire i giovani contadini.

Il ripristinato Parco nazionale d'Abruzzo, con centro Pescasseroli (paese nativo di Benedetto Croce), a pochi chilometri da Avezzano,

potrebbe essere il cantiere delle applicazioni di pratica forestale.

Necessità di un effettivo insegnamento della selvicoltura nelle scuole dei contadini: mentre da tutti, in Italia, è riconosciuta l'importanza dei boschi nella economia della Nazione, sia per i benefici diretti che per quelli indiretti che possono dare — e non pochi lamentano la loro esigua estensione, in rapporto alle condizioni oro-idrografiche del territorio — assolutamente modesto è il numero di coloro che si dedicano allo studio della selvicoltura ed alla razionale cura dei boschi.

La lotta che il bosco deve sostenere per conservarsi gravita attualmente solo sul Corpo forestale dello Stato, mancando quella tanto auspicata coscienza forestale nei privati che hanno contatti ed interessi con il bosco stesso.

I privati proprietari, se si eccettuano non molte lodevoli eccezioni, vedono nel bosco unicamente un « male necessario », e poca o nessuna cura dedicano ad esso.

Tale situazione viene aggravata, poi, dal fatto che anche i dirigenti tecnici agrari inferiori non hanno cognizioni, sia pure elementari, sulla coltivazione dei boschi.

Ciò deriva, a mio giudizio, unicamente dal fatto che negli Istituti tecnici agrari l'insegnamento della selvicoltura, pur essendo previsto dall'ordinamento di cui al decreto-legge 7 maggio 1936, n. 762, non viene eseguito.

Non conosco le ragioni di tale omissione, ma penso che debba dipendere dal fatto che gli insegnanti di detti istituti, per essere laureati in agraria, e per non aver frequentato corsi di specializzazione forestale, si trovano nella necessità di sorvolare l'argomento, dando maggiore ampiezza, invece, alle discipline agrarie propriamente dette.

Quanto sopra ha un duplice ordine di inconvenienti e, cioè, quello di non allargare il numero dei cultori forestali e, quindi, degli amici del bosco, e l'altro di formare tecnici non sufficientemente equilibrati per quanto riguarda la coltivazione della terra.

La predominanza del campo agrario è di per sé sentita, ma la mancanza di nozioni forestali porta a conclusioni unilaterali ed errate, dato che è indispensabile, nelle aziende, raggiungere un equilibrio di tutti i fattori di inter-

dipendenza esistenti fra la coltura agraria e quella forestale. E detto equilibrio, tecnico-economico, deve essere conosciuto da coloro che dedicano la loro attività nelle aziende; deve essere conosciuto ed assimilato dai « fattori » che sono diuturnamente a contatto con la terra.

La conoscenza dell'importanza dei boschi da parte dei tecnici agrari in parola, avrebbe, a mio giudizio, anche un altro vantaggio, quello cioè che i boschi potrebbero, oltre che conservarsi, migliorare, perchè oggetto di razionale coltivazione, con la conseguenza che diverrebbero immediatamente operative anche le provvidenze previste dalle leggi per l'incremento della selvicoltura.

Infatti, i provvedimenti a carattere negativo, che si assommano nel vincolo forestale o idrogeologico, se possono assicurare la conservazione dei boschi, nessuna influenza possono esercitare sul miglioramento della loro consistenza, sia quantitativa che qualitativa.

Per queste ultime necessità è indispensabile trarre profitto dai provvedimenti a carattere positivo, quali quelli previsti per l'incoraggiamento ed incremento della selvicoltura, e cioè esenzione da imposte, concessione di contributi per imboscamenti o rimboscamenti volontari, concessioni di contributi per miglioramento dei pascoli montani, di boschi estremamente degradati, ecc.

Necessita pertanto richiamare l'attenzione del competente Ministero dell'istruzione pubblica su tale, a mio avviso, importante questione perchè la esamini più profondamente e disponga che lo studio della selvicoltura nelle scuole tecniche agrarie per contadini entri immediatamente nella pratica attuazione e non faccia bella mostra di sé unicamente sull'ordinamento scolastico.

Il Ministero dell'agricoltura, Direzione generale delle foreste, potrebbe incaricare dell'insegnamento i funzionari del Corpo forestale.

Si tratterebbe di tre o quattro ore settimanali d'insegnamento nelle scuole medie a tipo agrario o negli istituti tecnici dello stesso tipo. Il funzionario preposto a tale incarico potrebbe agevolmente assolverlo, senza rallentare il lavoro o diminuire il rendimento delle mansioni che il Corpo forestale gli ha affidate.

Così facendo verrebbe a colmarsi la lacuna, oggi esistente nella pratica, dei dirigenti reclutati per i lavori dei cantieri di rimboscamento.

Dalle scuole medie a tipo predetto uscirebbero i tecnici del bosco dalla cui opera pratica di vasta portata, potrebbero scaturire enormi vantaggi per il rimboscamento delle montagne brulle.

Onorevole Sottosegretario, qualche Università di meno e qualche scuola media di più: l'Italia sopporta oggi molte inflazioni e, fra queste, quella dei giovani laureati di tutte le facoltà.

Ebbene, diamo alle popolazioni agricole la possibilità di poter fare incamminare nelle varie branche dell'agricoltura i figli delle classi povere e medie.

I laureati sono troppi e le Università costano molto allo Stato ed alle famiglie degli studenti.

Queste sono le mie raccomandazioni, onorevole Sottosegretario, per la Marsica risorta due volte in trenta anni: dopo un disastro tellurico, quello del 13 gennaio 1915 e dopo le distruzioni della seconda guerra, trovandosi Avezzano e la Marsica agli avamposti di Cassino.

Onoriamo i giovani boscaioli trucidati a Pietratransieri ed a Capistrello, le cui famiglie non chiedono altro: vedere lavorare la robusta prole, poter far studiare in una scuola agraria a tipo forestale coloro che dimostrano buone attitudini.

La Marsica desidera tanto poco: bisognerà accontentarla promuovendo una scuola tecnico-agraria a tipo forestale in Avezzano. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione del senatore De Gasperis al Ministro del lavoro e della previdenza sociale sugli Ordini e Collegi professionali (1488), in seguito ad accordo, intervenuto fra il Governo e l'onorevole interrogante, è rinviato.

Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Jannuzzi ai Ministri della marina mercantile e dei trasporti: « per conoscere se non ritengano che lo scarico della farina degli aiuti americani diretti alla Jugoslavia debba essere anche effettuato nel porto di Bari a sollievo della disoccupazione dei portuali del luogo e perchè, nel quadro dell'intervento degli Stati Uniti a favore dell'Europa, i benefici che, direttamente o indirettamente, ne trae l'Italia,

siano egualmente distribuiti tra le varie parti del territorio nazionale » (1521).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tambroni, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La scelta dei porti nei quali dovrà avvenire il carico e lo scarico della farina da trasferirsi alla Jugoslavia non è di competenza del Ministero della marina mercantile, ne è stata lasciata alla discrezione del Governo italiano.

I porti nei quali dovranno effettuarsi le operazioni predette sono stati, infatti, preventivamente stabiliti dall'apposita Delegazione tecnica jugoslava, essendo a carico di quel Governo tutte le spese di trasporto (a cominciare dal ritiro della merce presso i molini) e quindi anche le spese di trasporto — via mare — che è stato effettuato con navi battenti bandiera jugoslava.

In particolare la predetta Delegazione chiedeva l'attuazione del seguente programma di caricazione: dal porto di Venezia, quintali 74 mila circa; dal porto di Ancona, quintali 98 mila circa; dal porto di Bari, quintali 32 mila circa; via terra 188 mila quintali circa.

Per i motivi su esposti e poichè il porto di Bari è compreso tra quelli nei quali verrà caricata la farina in questione, non è stato possibile un intervento presso la Delegazione anzidetta, nel senso richiesto dal senatore interrogante, in quanto già una richiesta di variazione del programma citato, non ha trovato favorevole accoglimento data l'urgenza della caricazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Jannuzzi per dichiarare se è soddisfatto.

JANNUZZI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario e, poichè la questione è stata superata dopo la presentazione della mia interrogazione, mi dichiaro pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Voccoli al Ministro dei lavori pubblici: « per sapere se è stato provveduto allo stanziamento nel bilancio 1951-1952 della somma occorrente per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto, così come fu deliberato dal Senato nella seduta pomeridiana del 21 aprile 1950, in accoglimento di un ordine del giorno all'uopo presentato dal-

l'interrogante in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici » (1547).

VOCCOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VOCCOLI. Poichè l'onorevole Sottosegretario mi ha fatto presente che alla mia interrogazione intende rispondere il Ministro, chiedo che l'interrogazione stessa sia rinviata.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

Segue l'interrogazione del senatore Banfi al Ministro della pubblica istruzione: « per conoscere se ritiene confacente al rispetto della Costituzione e delle leggi democratiche e alla dignità della scuola la circolare n. 161132 minacciante gravissime sanzioni agli insegnanti e agli alunni in occasione della venuta in Italia del generale Eisenhower » (1555).

Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. L'onorevole interrogante muove doglianza perchè il Ministero, giustamente preoccupato delle gravi conseguenze che potevano derivare all'ambiente scolastico dalla minacciata estensione ad esso delle agitazioni organizzate da partiti di sinistra in occasione della venuta del generale Eisenhower, provvedeva, in data 16 gennaio scorso, ad avvertire i Provveditori agli studi, con apposito telegramma, richiamando la loro attenzione sulle decisioni adottate dal Consiglio dei ministri (e del resto già pubblicate dalla stampa) che nei confronti del personale scolastico scioperante sarebbero state adottate le sanzioni previste dal vigente stato giuridico.

Non si vede quale disapplicazione della Costituzione della Repubblica sia da ravvisare nelle suddette istruzioni telegrafiche. Appariva infatti fuor di dubbio che lo sciopero minacciato aveva carattere strettamente politico e che da esso esulava qualsivoglia presupposto di carattere economico; ciò che veniva a porre la questione al di fuori della portata dell'articolo 40 della Costituzione, articolo che, com'è noto, è compreso nel titolo terzo, relativo ai rapporti economici e prevede il diritto di sciopero come mezzo di lotta economica e non già come strumento di manifestazioni politiche.

Pertanto le anzidette istruzioni telegrafiche non erano che un richiamo all'osservanza degli

obblighi per ciascuno previsti dalle disposizioni in vigore, ed erano altresì perfettamente logiche in relazione all'atteggiamento assunto dalla maggioranza parlamentare e dal Governo nel superiore interesse del Paese, specialmente per quanto riguarda l'ordine interno e le relazioni internazionali.

Esse, peraltro, erano ispirate alle esigenze di serenità e di obiettività dell'ambiente scolastico che è bene non venga coinvolto nelle vicende delle contese politiche.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Banfi per dichiarare se è soddisfatto.

**BANFI.** Dopo la risposta dell'onorevole Sottosegretario, debbo dichiararmi completamente insoddisfatto. Una cosa voglio prima di ogni altra notare: l'opportunità politica di questo provvedimento. So bene che esso entra in un gruppo di provvedimenti presi dal Governo in occasione della venuta del generale Eisenhower diretti inutilmente a soffocare la voce del Paese. Ma, come sempre avviene, la reazione è anzitutto stupida, e che sia stupida lo dimostra il caso attuale di quella mostra di pittura dell'arte contro la barbarie, che è divenuto un caso così curioso, così eccezionale, così mostruoso nella vita culturale italiana, che il Governo stesso non sa oggi come uscirne. Ma non è soltanto stupida la reazione, è qualcosa di peggio, è feroce, e di questa ferocia abbiamo avuto una testimonianza dolorosa nei quattro caduti in difesa della pace. Essa è infine anche grottesca e ridicola.

È veramente strano che proprio questa parte del grottesco e del ridicolo sia spettata al Ministero dell'istruzione pubblica. Perché, onorevole Sottosegretario, lei non mi vorrà dire che non sia grottesco e ridicolo questo impugnare minacciosamente le armi della legge fascista contro la scuola italiana, la buona scuola italiana, che il ministro Gonella tiene così bene con le dandine e conduce verso la salvezza spirituale. La questione è un'altra; la questione è che gli insegnanti, i maestri italiani, sono degli educatori e, come educatori, sentono il dovere, prima di tutto, di difendere la vita dei loro ragazzi, e i ragazzi sono giovani e i giovani amano la vita e sentono la necessità di difenderla contro il pericolo di una guerra. Contro gli educatori e contro i giovani si è rivolta la circolare ministeriale.

Ma l'azione del Governo non è solo inopportuna, ma è anche illegale, e inutilmente cerca giustificazioni per le artiglierie di grosso calibro che intende puntare contro gli insegnanti e contro gli alunni. Il Ministero cita prima di tutto le disposizioni della legge sullo stato giuridico degli impiegati, e in particolare l'articolo 47. Ma io avrei voluto che avesse citato prima l'articolo 46. Nell'articolo 46 si dice: « È dichiarato d'ufficio dimissionario chi senza giustificato motivo non assuma o riassuma servizio entro il termine prefisso, ovvero stia assente dall'ufficio per un periodo superiore ai dieci giorni ». Nell'articolo 47 sono dichiarati dimissionari di ufficio, senza pregiudizio dell'azione penale, gli impiegati che volontariamente abbandonino l'ufficio.

Se non mi inganno, tra l'essere assente e l'abbandonare vi è una notevole differenza: l'uno si riferisce a un atto temporaneo, l'altro a un atto che vuol porsi come definitivo. Quando si parla di un abbandono di domicilio coniugale, e delle sue conseguenze, ciò ha un senso affatto diverso dall'assenza temporanea dal domicilio coniugale. In questa occasione ci si deve riferire al primo caso, e poichè si tratta di una assenza che non superò i dieci giorni, non è prevista la dimissione d'ufficio. Quanto poi al riferimento al Codice penale, e precisamente all'articolo 330, esso dice: « I pubblici ufficiali, gli incaricati di un pubblico servizio, ecc. i quali, in numero di tre o più, abbandonino collettivamente l'ufficio o l'impiego, sono puniti con la reclusione fino a due anni ». L'applicazione di questa norma tipicamente fascista sembra voler essere caratteristica del Ministero della pubblica istruzione. Comunque ciò è contrario all'articolo 40 della Costituzione, il quale, secondo l'interpretazione comune, autorizzata, afferma la liceità penale dello sciopero, sia che si tratti di uno sciopero di pubblici ufficiali come di uno sciopero per ragioni politiche, giacchè nella Costituzione non si fa cenno ad alcuna eccezione.

E ancora, non solo l'applicazione dell'articolo del Codice penale è contraria ad un principio sancito dalla Costituzione, ma noi potremmo anche domandare se in questo caso si tratti di uno sciopero, di una azione collettiva o non piuttosto di una affermazione, di una protesta personale per un punto di vista personale, di un singolo in-



segnante. Il ricordo poi dell'articolo 244, che si riferisce a chi fa arruolamenti o compie atti ostili contro uno Stato estero in modo da esporre lo Stato italiano al pericolo di una guerra, è, senz'altro, grottesco. Per tali motivi, oltre che inopportuna, la circolare ministeriale è anche illegale. E dico di più, amici della parte avversaria. Voi, che difendete con tanto zelo la libertà della famiglia, sapete dirmi dove tale libertà vada a finire quando il padre non ha il diritto neppure di tenere a casa dalla scuola il proprio figliolo, senza che questi non possa esser colpito da gravi punizioni, come la sospensione da una sessione d'esame?

È stato fatto un esempio di un padre di famiglia il quale tema che in quel giorno ci sia un po' di subbuglio e preferisca avere in casa il suo figliuolo. Non è eroica questa decisione ma è giustificata. Faccio però un'altra ipotesi: quella della vedova di un caduto in guerra: ha o non ha il diritto essa di affermare alto e forte la volontà che al proprio figliuolo sia evitata la sorte che ha colpito il proprio marito?

C'è poi e soprattutto la dignità della scuola da tutelare e mi spiace di vedere dimenticato questo dovere proprio dal Ministero della pubblica istruzione. Si dice: si vuol mantenere la serenità della scuola. Ma, onorevole Sottosegretario, questa è la serenità che c'è nelle carceri, imposta ed ottenuta con la forza. *Multa debetur puero reverentia*; ma riverenza e rispetto si devono anche agli educatori. Essi non vanno trattati come sono trattati in questa circolare alla fascista, con minacce aperte al di fuori di ogni legalità; minacce che devono essere fatte pubbliche di fronte agli scolari, in modo che gli insegnanti debbano avere l'umiliazione di apparire ai propri discepoli non come maestri ma come indisciplinati criminali cui si applicano gli articoli del codice. Abbiate fede nella coscienza degli educatori italiani e non crediate di tenerli in riga con le minacce. Questo sistema non ha giovato al fascismo e non gioverà neanche a voi.

E ancor più grave è il fatto che questo metodo intimidatorio, che ha offeso i migliori tra gli insegnanti, minaccia di traviare i pusillanimi e di incoraggiare i disonesti. La circolare ministeriale diretta ai presidi terminava con queste parole: « Le S. V. sotto grave, personale responsabilità, assicureranno adempimento

scrupolosa vigilanza ordine Ministero denunciando immediatamente a questi uffici eventuali inadempienze ».

È un parlare da polizia e da caserma e non da scuola. In conseguenza di ciò, qualche settimana dopo un preside di scuola di avviamento qui in Roma ha denunciato una propria scolara perchè distribuiva bigliettini per la pace, pur autorizzati dalla Pubblica Sicurezza, la scolara benchè minorennne fu arrestata. Non mi meraviglio della Polizia, mi meraviglio e mi indigno di questo preside che usurpa un posto di educatore facendo la spia e il delatore. Il Ministero deve provvedere severamente nei suoi riguardi. La dignità della scuola deve essere assicurata e difesa poichè l'educazione non è metodo di costrizione poliziesca ma formazione di coscienze libere e di anime oneste. (*Vivi applausi dalla sinistra. Interruzione del Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*).

*Voce dalla sinistra.* Questo discorso non le piace, onorevole Sottosegretario!

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.* No, no! Questo discorso non mi piace! (*Proteste dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, faccia silenzio!

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.* Se mi domandano se questo discorso mi piace o meno, debbo pur dire che non mi piace! (*Proteste dalla sinistra*).

MANCINI. Si tratta della dignità del Senato!

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, ho già richiamato l'onorevole Sottosegretario. Del resto, il senatore Vischia ha fatto un'affermazione di carattere personale, che non impegna il Governo.

Segue un'interrogazione dei senatori Raja, Macrelli, Mazzoni e Bocconi, al Ministro della pubblica istruzione, così formulata: « per sapere se non ritenga doveroso — di fronte al pericolo di dispersione, che corre il patrimonio artistico esistente nella casa in Roma del poeta " Trilussa " — di accogliere il voto unanime degli italiani promuovendo le opportune provvidenze legislative per conservare al culto degli italiani tale prezioso patrimonio e per onorare la memoria del grande Poeta.

Chiede altresì — onde evitare l'accanimento degli eredi, che tentano di assicurarsi questo patrimonio — che siano presi da parte del Mi-

nistero della pubblica istruzione dei provvedimenti urgenti al fine di custodire e garantire il predetto patrimonio » (1560).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Allo scopo di evitare la manomissione o la dispersione degli oggetti e delle memorie appartenenti al poeta Trilussa, rimaste nella sua casa in via Maria Adelaide in Roma, il tribunale di Roma ha nominato un curatore giudiziario, nella persona dell'avvocato Loreto Parenti. Inoltre, come è noto, il comune di Roma ha manifestato il proposito di trasferire integralmente lo studio del poeta nel costituendo Museo di Roma a palazzo Braschi. Dal canto suo il Ministero della pubblica istruzione, allo scopo di assicurare la conservazione e l'integrità dello studio di Trilussa con la suppellettile, i manoscritti, le memorie, i cimeli, gli oggetti d'arte che in esso si conservano, ha emanato un provvedimento col quale esso viene dichiarato di importante interesse per il suo riferimento con la storia della letteratura e della cultura e viene quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Raja per dichiarare se è soddisfatto.

RAJA. Prendo atto con viva soddisfazione delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, onorevole Vischia, e sono molto lieto che già l'Autorità giudiziaria sia intervenuta per cautelare il patrimonio artistico del poeta Trilussa e che il Ministero della pubblica istruzione abbia già posto il predetto patrimonio sotto la protezione della legge dichiarandolo di interesse nazionale.

Ho i miei dubbi però su quella che è la comunicazione che fa l'onorevole Vischia sui propositi del comune di Roma. Io mi auguro che questi propositi possano essere realizzati e che questo patrimonio possa essere conservato alla ammirazione del popolo italiano, e non semplicemente delle classi intellettuali italiane, principalmente conservato al popolo di Roma che ha trovato in Trilussa l'espressione più viva dell'anima popolare romana.

Quindi io avrei preferito, ed è un invito che insisto nel fare al Governo, che proprio la casa

di Trilussa fosse stata dichiarata monumento nazionale.

*Voce dal centro*. È una esagerazione!

RAJA. Non mi sembra una esagerazione perchè se in Italia da un trentennio a questa parte vi è stato un grande poeta, questi è solamente Trilussa.

Potrà essere una mia predilezione, ma io rivolgo egualmente al Governo l'invito che nella casa di Trilussa sia conservato tutto il prezioso patrimonio che ricorda il Poeta e le sue poesie. In quella casa ci sono — adopero un'espressione che può sembrare retorica — tutti i fantasmi della poesia viva e palpitante di Trilussa stesso. Confido perciò nell'opera del Ministro della pubblica istruzione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dei senatori Elia, Carelli, Gelmetti, Ciccolungo e Tartufoli al Ministro dei trasporti: « per conoscere se, superando le lentezze burocratiche che ancora ostacolano il completamento dei tronchi ferroviari Fabriano-Urbino e Pesaro-Urbino, non ritenga necessario disporre la immediata prosecuzione dei lavori a suo tempo iniziati; così da rendere meno difficile la ripresa economica della importante zona agricola e montana della provincia di Pesaro, il cui centro è Urbino, città che anche per la particolare tradizione culturale e per le opere d'arte di cui è ricca, merita di avere un facile e rapido collegamento con le principali arterie della rete ferroviaria regionale, facilitando nel contempo il movimento turistico della zona » (1568).

Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le interrogazioni al Ministro dei trasporti riguardanti la ricostruzione di ferrovie disastrose dalla guerra, si susseguono, purtroppo, con ritmo accelerato. Purtroppo, dico, perchè sono costretto ogni volta a rispondere agli onorevoli interroganti che i fondi per la ricostruzione di quelle linee sono esauriti e che quindi non abbiamo la possibilità di completare le linee stesse. La stessa cosa, come ho detto ad altri colleghi per altre linee ferroviarie anche interessanti e importanti, sono, con mio grande dispiacere, costretto a dire al senatore Elia.

Anche le linee Fabriano-Urbino e Pesaro-Urbino, pur essendo comprese nel programma

della ricostruzione, potranno essere eseguite soltanto quando saranno integrati con nuovi fondi quelli ormai esausti che furono a suo tempo assegnati per la ricostruzione delle ferrovie distrutte dalla guerra.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Elia per dichiarare se è soddisfatto.

**ELIA.** Non posso naturalmente dichiararmi soddisfatto delle spiegazioni date dall'onorevole Sottosegretario per i trasporti. Ricordo che, discutendosi il bilancio dei trasporti, il Senato approvò un ordine del giorno presentato dal senatore Carrara e firmato anche da me col quale il Ministero dei trasporti era stato impegnato per la ricostruzione di quelle linee che hanno un'importanza fondamentale, quali sono quelle indicate nella mia interrogazione, per il risorgimento di una plaga della provincia di Pesaro-Urbino. Si tratta di una zona assai martoriata nella guerra recente, perchè passando nel suo territorio la linea gotica ha subito gravissime distruzioni. Purtroppo da allora non si è fatto nulla ed ancora oggi si dice che non si può fare nulla. Io insisto perchè almeno, se non la ricostruzione integrale dei due allacciamenti, si faccia il prolungamento della linea Pesaro-Fossombrone-Fermignano fino ad Urbino. I lavori sono stati già quasi tutti completati; i manufatti eseguiti; non manca altro che mettere qualche tratto di rotaia con una spesa che non può essere certamente eccessiva. Anche questo completamento parziale porterebbe già un grande beneficio alla città di Urbino. Questa città ha, come ho accennato, tradizioni culturali notevolissime; ha una sua università, un istituto di magistero, una scuola per l'illustrazione del libro; è una città che nei suoi monumenti e, soprattutto nel magnifico Palazzo Ducale, nella reggia feltresca, possiede l'espressione più elevata e completa dell'arte del Rinascimento che si avvicina nel suo spirito all'arte antica e pura della Grecia; questa città meriterebbe di avere un collegamento con le principali linee, che rendesse possibile l'accesso di quanti amano le cose d'arte, degli studiosi e degli artisti. (*Approvazioni*).

Inoltre questa città è anche centro agricolo di grande importanza: vi sono una trentina di Comuni dell'alto Montefeltro che gravitano verso Urbino e verso la vallata del Metauro. Vi è anche la piccola città di Fermignano che è ricca

di industrie molto notevoli. Tutto questo richiede un collegamento rapido ed efficace con le altre linee ferroviarie. Non si obietti il fatto che vi sono in esercizio linee automobilistiche.

Alla mia interrogazione si è unito anche l'amico Gelmetti, che non è marchigiano, ma che è stato costretto molte volte a fare il viaggio da Pesaro ad Urbino con i torpedoni e sa che cosa vuol dire un viaggio su di un autobus affollato di gente, su strade non asfaltate, polverose, sbalottati da tutte le parti. In sostanza l'accesso alla città di Urbino diventa qualche cosa di difficile, di penoso, e allontana l'afflusso che si dovrebbe avere verso una città che, per tanti lati è così importante. Per questo io prego e insisto affinché, almeno quel particolare congiungimento della linea fra Fermignano, Fossombrone e Fano venga compiuto. Credo di non chiedere molto per la regione marchigiana, ma di domandare una cosa che si impone veramente per lo sviluppo economico, agricolo e turistico di quella plaga.

**CAPPELLINI.** Presenteremo un ordine del giorno che impegnerà il Governo a costruire questa linea: vedremo che cosa risponderà la maggioranza, tanto più che un ordine del giorno di questo tipo fu già respinto! (*Commenti*).

#### **Rinvio dello svolgimento di interpellanza**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza del senatore Musolino al Ministro del lavoro e della previdenza sociale sull'incompatibilità fra la carica di segretario provinciale del Partito democratico cristiano e quella di segretario provinciale dell'Ufficio di collocamento (276).

In seguito ad accordo intervenuto fra l'onorevole presentatore ed il Governo, lo svolgimento di questa interpellanza è rinviato.

#### **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 e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata ».

Informo che, oltre quelli già svolti, sono stati presentati altri due ordini del giorno. Il primo, del senatore Tommasini, è così formulato:

« Il Senato, nell'approvare la legge: " Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata ",

fa voti che il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), per quanto riflette l'approvvigionamento del materiale mobile, faccia in modo che siano, per quanto possibile, adottati tipi unificati come stabilito dal decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487 ».

Il secondo, dei senatori Berlinguer, Cavallera, Lussu e Giua è del seguente tenore:

« Il Senato afferma che la creazione di nuove linee automobilistiche, pure indispensabili ed urgenti per l'incremento del traffico in Sardegna, non deve determinare la soppressione nè la sospensione di alcuna linea o tratto dell'attuale rete ferroviaria essenziale per le comunicazioni isolate ».

Non essendo presenti i firmatari, s'intende che essi rinunciano allo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Corbellini.

CORBELLINI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà breve. Esso si limiterà soltanto a chiarire o a dare degli elementi che si riferiscono alla relazione che ho preparato, per incarico della 7ª Commissione, sul progetto di legge in esame; nonchè a quelli relativi agli emendamenti che la Commissione stessa ha proposto al testo governativo.

L'intervento più vivace, e direi anche, più complesso, che si è avuto nella attuale discussione, è stato quello del senatore Ferrari, il quale ha fatto una disamina completa della legge. Egli ha espresso il desiderio, per la parte che mi riguarda ed anche per quella che riguarda il Governo, che gli fossero forniti dei chiarimenti e date delle precise risposte a dei quesiti che ha indicato esplicitamente.

Mi dispiace che il senatore Ferrari non sia venuto ad ascoltarmi perchè trattenuto a casa

lievemente indisposto. Egli mi ha fatto molto cortesemente sapere che, rincrescendogli della forzata assenza, avrebbe piacere che io fornissi ugualmente gli schiarimenti alle sue osservazioni. Ciò che ben volentieri mi accingo a fare.

Le critiche del senatore Ferrari al progetto di legge in esame mi danno lo spunto per la risposta anche alle domande ed alle osservazioni che mi hanno fatto altri colleghi, in quanto molte di esse possono in certo qual modo inquadrarsi con quello che ha richiesto il senatore Ferrari. Così potrò essere anche più rapido e più succinto.

La legge in esame è apparsa al senatore Mancini non soddisfacente nella forma, nella struttura e, perfino, egli ha detto, anche nella ortografia.

Se mai, onorevole Mancini, potremmo correggerla in sede di discussione degli articoli, avvalendoci degli illuminati suggerimenti che lei stesso vorrà compiacersi di dare.

A me però, che sono un uomo pratico e realizzatore, basta che essa sia chiara per chi la deve applicare e che diventi strumento agile e sollecito di ricostruzione di quanto ormai da troppo tempo attende.

Tutto il resto, secondo il mio modesto avviso, non è che argomento marginale di polemica; o, per essere un poco più severi, di sistematica opposizione, che in questo caso non è certamente costruttiva.

Piuttosto, per quanto forbito mi sia apparso, nella forma, il discorso del senatore Mancini, mi è sembrato invece poco chiaro nella sostanza: specialmente quando ha parlato di grandi costruzioni di nuovi impianti idroelettrici che aumenteranno la produzione, e quindi faranno diminuire gli attuali prezzi dell'energia richiesta dal consumo. Affermazione questa che, presa nella sua lettera, specialmente perchè fatta da un autorevole collega che è stato anche Ministro dei lavori pubblici, a me sembra che debba giudicarsi per lo meno un poco azzardata.

Siccome però l'argomento non entra che per inciso nella materia che dobbiamo discutere, mi limito soltanto a questo cenno fugace di una evidente inesattezza.

Vediamo quindi di entrare subito nel merito della legge.

Si è detto da molti oratori, specialmente della opposizione, che vi è un poco di confusione e di sovrapposizione tra le leggi in vigore nel particolare settore che noi discutiamo dei trasporti pubblici in concessione.

Veramente dichiaro subito che non vedo questa confusione e questa interferenza tra le singole leggi che abbiamo di volta in volta approvato; anzi potrei dirvi che ho una convinzione del tutto contraria: perchè ritrovo in questo sistema di leggi una sicura linea di condotta del Governo secondo direttive precise. Esse rappresentano un programma organico di provvedimenti che è veramente notevole, sia per la sua importanza politica come per la sua portata economica.

Vediamo dunque di intenderci.

Le leggi che abbiamo discusso in questo scorcio di legislatura e che riguardano i trasporti pubblici in concessione, sono di tre tipi.

Al primo tipo appartengono le leggi che riguardano la ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata danneggiata dalla guerra.

L'ultima legge di questo tipo che abbiamo approvato l'11 gennaio 1951 in sede deliberante della nostra Commissione legislativa (la 7<sup>a</sup> Commissione lavori pubblici, trasporti, marina mercantile e telecomunicazioni) ha il titolo: « Ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata e alle aziende municipalizzate » (n. 1392).

Essa completa le due leggi originarie; la prima del 14 settembre 1947, che è la legge Einaudi fondamentale della ricostruzione delle ferrovie dello Stato e concesse; e la seconda del 14 giugno 1949 che riguarda le sole ferrovie concesse.

In base all'ultima legge del gennaio passato abbiamo stanziato sedici miliardi per la ricostruzione delle linee in concessione distrutte o danneggiate dalla guerra, ripartiti in quattro esercizi finanziari, iniziando da questo in corso, 1950-51, per quattro miliardi in ogni esercizio. Occorre rilevare che questi ultimi sedici miliardi completeranno tutte le ricostruzioni per danni di guerra nel particolare settore che ci riguarda; il che significa che almeno per esso il problema dei danni di guerra deve considerarsi come una partita definitivamente chiusa.

Mi sembra che questo sia un risultato molto importante. Voglio cogliere l'occasione di ricollegarlo a quanto poc'anzi ha detto il nostro egregio rappresentante del Governo, il Sottosegretario senatore Battista in sede di risposta alle interrogazioni.

Egli ha dichiarato di essere spiacente di non potere, per mancanza di fondi, provvedere al completamento di tratti di linea ferroviaria della rete principale di Stato che ancora sono interrotti perchè distrutti dalla guerra.

Il problema dunque della ricostruzione dei danni di guerra che rappresenta una partita chiusa per le ferrovie concesse, è ancora aperta per quelle esercitate dallo Stato.

Soltanto per le prime con altri tre anni di lavoro verranno ultimate tutte le ricostruzioni. Per le seconde che richiedono una mole di finanziamenti molto maggiori, nulla sappiamo ancora di preciso.

Il secondo tipo di leggi, che abbiamo votato in questa legislatura costituisce tutto il sistema che riguarda la costruzione di nuovi tronchi di ferrovie, eseguita a cura diretta dello Stato. Si tratta quindi, in questo caso, di ferrovie di proprietà demaniale, che vengono date in concessione a dei privati o vengono esercitate direttamente dallo Stato.

Queste leggi costituiscono un complesso che può a qualcuno sembrare eterogeneo e frammentario per il fatto che esse prevedono lo stanziamento dei fondi in parte assegnati al Ministero dei lavori pubblici che ha la sua Direzione generale delle costruzioni ferroviarie, ed in parte invece al Ministero dei trasporti, Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che costruisce anche ferrovie per conto proprio. Si tratta comunque di leggi speciali che autorizzano i finanziamenti necessari alle costruzioni dei nuovi tronchi a spese complete dello Stato.

Queste leggi sono numerose: non starò a ricordarle, tanto più che sarebbe facile ritrovarle.

Posso dirvi che in atto, nell'esercizio 1950-51, sono stati stanziati nuovi fondi per il completamento della metropolitana di Roma, per la Circumflegrea, per la Barletta-Bari, per l'Alcantara-Randazzo a scartamento normale che sarà esercitata dalle Ferrovie dello Stato, per la Camigliatello-San Giovanni in Fiore, per la

Roma-Lido, per la Roma-Nord, per la Umberto-San Sepolcro; ultimamente abbiamo approvato anche lo stanziamento di fondi per la Trento-Malè.

In aggiunta ai 16 miliardi stanziati per danni di guerra, in atto abbiamo a disposizione per le costruzioni di nuovi tronchi una cifra che si aggira sui miliardi 9,6 per il Ministero dei trasporti e di poco più di un miliardo per il Ministero dei lavori pubblici. Un totale dunque di circa 11 miliardi.

Il terzo tipo di leggi è completamente diverso da quelli che abbiamo ricordato. Esso è infatti costituito da questa unica legge che stiamo discutendo che si riferisce all'ammodernamento delle ferrovie in regime di concessione. La legge in esame comprende, in tutto o in piccola parte, anche le linee che hanno avuto danni di guerra già ricostruite. Perché il danno di guerra viene risarcito dalle leggi del primo tipo; ma se le distruzioni erano relative a materiale o a dispositivi tecnicamente superati e questi erano suscettibili di ammodernamento, saranno opportunamente sostituiti per essere migliorati.

Inoltre i pubblici servizi soltanto in parte danneggiati dalla guerra potranno, per la rimanente parte, avvantaggiarsi delle facilitazioni previste dalla presente legge.

L'amico senatore Bosco, che è stato peroratore della ricostruzione della linea che gli sta particolarmente a cuore, cioè della Napoli-Santa Maria-Piedimonte d'Alife, potrà vedere esaudito il suo voto proprio in virtù dei due tipi particolari di finanziamento ricordati. Per una parte la linea sarà ricostruita in base ai finanziamenti relativi alla ricostruzione dei danni di guerra per le distruzioni subite; e per la rimanente parte non danneggiata, coi finanziamenti previsti dalla presente legge sull'ammodernamento. I due tratti di linea — e me ne appello al Governo — saranno finanziati dunque secondo le due leggi, in relazione rispettivamente ai danni di guerra e alle esigenze di ammodernamento.

Questo criterio ha molte altre possibilità di applicazione sulle quali non mi sembra necessario insistere.

In definitiva abbiamo dunque a disposizione 16 miliardi per danni di guerra, con i quali si effettueranno i risarcimenti per tutte le fer-

rovie danneggiate dalla guerra, ed 11 miliardi per nuove costruzioni.

Con questa legge poi il finanziamento totale fra Stato e privati raggiungerà circa 23 miliardi.

Pertanto coi tre tipi di provvedimenti si avrà in totale una disponibilità di circa 50 miliardi.

Come vedete, si tratta di un piano organico di lavori logicamente coordinati e divisi nelle rispettive posizioni giuridiche, tecniche ed economiche. Esso è sufficiente a mettere finalmente un poco di ordine e di modernità in questo settore, così importante, dei trasporti terrestri.

C'è una sola questione insoluta; e qui mi rivolgo al senatore Mancini che ne ha fatto oggetto di un suo intervento.

Quel complesso di leggi che ho definito del secondo tipo e che si riferiscono alle nuove costruzioni di carattere demaniale, e che oggi autorizza finanziamenti per 11 miliardi circa tra Lavori pubblici e Trasporti, è sufficiente a completare razionalmente ed in modo organico la rete delle ferrovie concesse?

Evidentemente no. Esso dovrà dunque essere completato con altre leggi speciali; ma avremo il tempo di intervenire in altra sede, quando si discuterà del bilancio dei Trasporti e dei Lavori pubblici.

Allora rileveremo concordemente che le somme stanziati per nuove costruzioni sono insufficienti e potremo dire al Governo: completiamo la rete ancora monca delle calabro-lucane; ultimiamo le linee della Sicilia; ampliamo quelle della Sardegna. Ma dovremo far ciò a suo tempo, non trattarne oggi.

Parliamo dunque del nostro disegno di legge che ha il titolo:

« Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione ».

L'onorevole Rizzo rileverà che ho letto il titolo correggendo il testo originario secondo il suo emendamento, che di conseguenza è da me, fin da questo momento, già accettato.

L'onorevole Ferrari ha detto che, leggendo la relazione da me compilata, ha avuto l'impressione che io abbia ritrovato, con la bacchetta magica, una legge miracolosa che farà risor-

gere a nuova vita le ferrovie concesse; mentre i dirigenti delle vecchie società, in virtù di questo miracolo, potranno dormire i loro sonni tranquilli sulle comode poltrone degli uffici, a spese di Pantalone.

Rispondo all'onorevole Ferrari che le cose non stanno esattamente così. La realtà è assai diversa e, secondo me, molto più semplice e realistica.

Credo perciò che sarà bene che dica subito qualche parola per chiarire l'attuale situazione delle ferrovie concesse.

L'ingegnere Ferrari, nel fare i suoi rilievi ha dealmente dichiarato che essi avevano carattere prevalentemente politico, non tecnico. E allora, poichè sotto il profilo puramente politico penso che non potremmo andare d'accordo, per quella naturale incompatibilità di principi che ci divide, parliamone un poco con linguaggio prevalentemente tecnico, che mi sforzerò di rendere il più semplice possibile. Se esso non risulterà adorno del bello stile, che ho sempre ammirato, dell'amico Mancini, cercherò almeno di renderlo più chiaro possibile.

MANCINI. Ma i discorsi, anche se rivolti a tecnici, debbono essere sempre chiari perchè debbono essere compresi da tutti!

CORBELLINI, *relatore*. Quando si parla di sistemi di trazione elettrica, di frequenza di alimentazione di motori, di tipi di trazione a combustione, di annualità per il loro finanziamento, ecc., è difficile che ci comprendano sempre e completamente anche coloro che non sono tecnici, in tutti i particolari che siamo costretti di esaminare.

Dobbiamo potenziare, come dice la legge, le linee di trasporto in concessione. Quindi è implicito (qui è l'importante, il punto fermo) che la legge dovrà essere operante soltanto quando le trasformazioni tecniche che verranno finanziate in parte col contributo dello Stato (perchè l'altra parte sarà finanziata dalle aziende costruttrici) porteranno un effettivo miglioramento al pubblico servizio che si esamina.

Sarebbe veramente curioso, per non dire altro, che si spendessero dei capitali (non importa da chi forniti) per peggiorare i servizi attuali anzichè migliorarli. Penso che ciò non possa nè debba succedere.

L'amico Genco mi ha detto che sono ottimista in questo mio modo di pensare. Potrà

anche essere vero. Bisogna però che l'onorevole Genco convenga con me che si può essere ottimista fino al punto di richiedere che si spendano bene i soldi a disposizione, per migliorare, non per peggiorare i servizi o per renderli meno efficienti. Fino a questo punto ritengo che possiamo essere d'accordo.

Una siffatta osservazione preliminare, di natura soltanto tecnica, mi sembra così evidente e tale da tranquillizzare tutti gli onorevoli colleghi che hanno temuto da questa legge dei danni o delle menomazioni alle comunicazioni esistenti nelle loro regioni; quali il senatore Mastino, il senatore Oggiano e il senatore Azara.

I servizi di trasporto pubblico in concessione potranno dunque venire trasformati, od ammodernati, soltanto quando da ciò derivi un vantaggio tecnico ed economico alle aziende, ed un miglioramento di servizi pubblici per la collettività, mai nel caso contrario: possiamo dunque essere tranquilli su questo punto.

Vediamo come.

Vorrei che i signori contraddittori convenissero subito con me che la legge che discutiamo è una legge che si riferisce a particolari aziende di ferrovie concesse che sono anche da considerarsi come vere e proprie aziende industriali.

Bisogna cominciare a stabilire che anche una azienda di trasporto è un'azienda industriale che subisce fatalmente tutte le conseguenze dei perfezionamenti o degli invecchiamenti dei mezzi strumentali e delle attrezzature di cui dispone. Se noi partiamo da questa definizione e affermiamo che una azienda di trasporto è una azienda industriale, dovremmo giungere alla conclusione che questa azienda avrà da sostenere delle spese che possono ridursi migliorando i mezzi di produzione di cui essa dispone.

Altrettanto dicasi per la parte delle entrate.

Trattiamo dunque brevemente delle spese di esercizio di quelle particolari aziende industriali che sono costituite dai pubblici servizi di trasporto in regime di concessione.

Debbo dire subito che queste aziende industriali oggi sono in condizioni tali per cui lo Stato, per mantenerle in esercizio, assume a suo carico la complessiva spesa di 7.656 milioni

all'anno (stanziati nell'esercizio in corso) per mettere il loro bilancio in pareggio contabile.

Ed allora poniamoci subito questa domanda: le imprese di trasporto con impianti vecchi ed organizzazione costosa e superata, perchè create decine e decine di anni or sono, sono oggi suscettibili di realizzare miglioramenti tecnici ed economici atti a diminuire le loro spese di esercizio?

Se la risposta è affermativa — come in effetto risulta — allora dobbiamo trarre la immediata conseguenza che i miglioramenti tecnici sono una necessità assoluta da attuare al più presto, non solo per diminuire le spese ed aumentare eventualmente anche gli introiti, ma soprattutto per offrire dei servizi pubblici che siano all'altezza del progresso moderno e non concepiti secondo i criteri di epoche ormai tecnicamente superate.

Ne ho fatto cenno nella relazione; ma siccome ho notato che nella discussione su questo argomento vi sono stati alcuni dubbi al riguardo, permettetemi che insista ancora ulteriormente con delle esemplificazioni che, nella relazione al progetto di legge, non ho fatto, essendo in essa limitato a trattare il problema soltanto dal punto di vista generale.

Mi spiace di non veder qui presente l'onorevole Gasparotto perchè vorrei fargli questa domanda: È mai possibile che, in pieno anno 1951, quando nel prossimo aprile si aprirà la Fiera di Milano coi suoi grandi impianti e con i suoi modernissimi padiglioni della meccanica da cui si eleverà un inno alle realizzazioni della tecnica in generale, e a quella dei trasporti in particolare; quando in essi ammireremo tutti i più moderni tipi di autogiri, di aerei con motori a reazione, di automobili e automotrici con le più perfette innovazioni; e vedremo i nuovi sistemi di conversione e trasformazione dell'energia usata per la trazione terrestre; è mai possibile, dico, che, a poche centinaia di metri dalla Fiera, si debba assistere ancora, tutte le sere, come ho assistito io ieri sera, all'ansimare della vecchia « gamba di legno » che limita la circolazione tramviaria quando, cigolando e trascinandolo dietro le vecchie vetture di mezzo secolo fa, esce dal cortile di palazzo di corso Vercelli, tutto luminoso e ricco di negozi e di vita intensa, per portare gli operai infreddoliti e stanchi, rannicchiati dentro quelle carrozzelle, fino alle

loro lontane case di Magenta? Ho visto locomotive costruite anche 60 anni fa; la caldaia di una di esse porta ancora la targa dell'anno della sua costruzione che è nientemeno il 1888.

CAPPELLINI. Non è con questa legge che le sostituirete.

CORBELLINI, *relatore*. Basterebbe sostituire quelle vecchie locomotive con un qualcosa che fosse molto più semplice, meno costoso e più veloce, come un locomotore elettrico che pesasse la metà, avesse una velocità doppia, pur costando lo stesso; e che invece di consumare carbone consumasse dell'energia ad un costo che è di circa la metà.

È possibile questa riduzione delle spese di trazione? È concepibile che il trasporto da Milano a Magenta dei treni operai possa farsi con una spesa minore dell'attuale?

Non sarà necessario in questo caso un grande ammodernamento; ma invece di avere dei treni con una velocità media di diciotto chilometri all'ora, si potranno raggiungere facilmente delle velocità per lo meno doppie, impiegando così metà del tempo attuale e spendendo la metà per il consumo dell'energia. Questo contrasto retrospettivo che si nota alle porte della Fiera di Milano, potrebbe così finalmente cessare a vantaggio della azienda di trasporti e della collettività.

Potrei seguitare a lungo su questo tono. Mi limito solo ad accennare ad altri due casi caratteristici.

Guardiamo ad esempio la situazione di Roma.

Che cosa ne pensiamo, e che cosa ne pensate anche voi tutti, onorevoli colleghi, del servizio tramviario dei Castelli romani, che si spinge fino a Velletri, il quale, invece di favorire e stimolare l'affermarsi di una città residenziale, prossima alla capitale, posta sulle salubri colline albane, sembra che voglia impedirle con l'insufficienza del servizio e con la sua esasperante lentezza? Non saranno certo queste mie parole a convincere della necessità di un urgente, profondo e radicale ammodernamento del servizio autoferrotramviario extraurbano di Roma.

Ricordate che in esso sono in esercizio ancora le vetture che vidi per la prima volta nel 1905, quando ero ragazzo. Esse fin da allora formavano oggetto delle satire di noi giovani stu-



denti, per la loro esasperante lentezza. Che cosa aspettiamo a rimodernare questo decrepito sistema tramviario romano?

Vediamo un poco anche la Sardegna. Gli onorevoli Mastino, Oggiano e l'amico Azara che non vedo presente, ne hanno parlato con molto calore.

Sono perfettamente d'accordo con loro.

Se essi sostassero brevemente, come ho sostato io, nella rimessa delle locomotive di Macomer della ferrovia Nuoro-Macomer, riceverebbero la netta impressione di essere piombati nel più arcaico ottocento della meccanica ferroviaria proprio dei beati tempi dello Stephenson.

Si usano ancora i cavalletti a mano per sollevare le locomotive e le carrozze da riparare; non vi è la saldatura autogena dei più moderni sistemi; non vi è nessun utensile elettrico (trapano o martello o scalpello); le vetture hanno le ruote diverse una dall'altra. Se bisogna cambiare una ruota occorre ordinarla sul continente perchè le scorte sono da tempo esaurite; aspettare mesi e mesi, perchè il piroscalo, dopo che essa sarà costruita appositamente, la porti all'isola.

Tutto questo non è spesa e ingentissima? Se si avesse una unificazione intesa nel senso più moderno, dei pezzi di ricambio del materiale fisso e mobile e inoltre si potesse realizzare una officina riparazione del materiale rotabile in Sardegna modernamente attrezzata ed efficiente, non diminuirebbero forse tutti questi sperperi di energia e di denaro? È certo che si sostengono spese enormi per il semplice fatto che un asse di una vecchia locomotiva, deve essere costruito con modelli nuovi perchè la scorta di essi è esaurita. L'officina costruttrice riceve l'ordine malvolentieri e cerca di esimersi dall'accettarlo, e poi bisogna farne il trasporto in Sardegna con il piroscalo e intanto la locomotiva aspetta mesi e mesi sollevata sui cavalletti che la tengono sospesa entro l'officina in attesa di poter venire completata.

Bisogna ricordare e ripetere che non esistono officine di grande riparazione del materiale rotabile ferrotramviario in Sardegna.

Tutti gli anni in estate un *ferry-boat* parte da Messina, si porta a Civitavecchia e poi compie il traghetto fra Civitavecchia e la Sar-

degna per scambiare il materiale vecchio con quello nuovo.

E così occorre una nave per questo scopo.

Le riparazioni nel continente costeranno presso a poco quello che costerebbero in Sardegna; ma attualmente bisogna aspettare l'estate, quando i *ferry-boat* sono più disponibili per sostituire o ricevere il materiale rotabile necessario. Intanto quello avariato si accumula nell'isola e aspetta. La deficienza di esso per assolvere i servizi normali diviene in tale modo sempre più acuta.

Si può evitare tutto questo facendo qualcosa di più concreto e di più economico? A me sembra di sì.

MASTINO. Nessun parlamentare sardo ha detto di no.

CORBELLINI, *relatore*. Siamo perfettamente d'accordo. Se faccio presenti queste condizioni è per confermare che le possibilità di ammodernamento non sono realizzabili con una bacchetta magica, come ha detto il senatore Ferrari: sono invece dei problemi tecnici positivi e concretamente precisati, i quali, mediante una concezione unitaria, possono dare delle vere sorprese per la diminuzione dei costi d'esercizio delle ferrovie concesse.

Se dicessimo ai laboriosi ferrovieri sardi di mettersi a fare, per esempio, tutte le lavorazioni di riparazione delle caldaie delle loro vecchie locomotive in serie e con sistemi unificati di materiale ed attrezzature, forse ad essi sembrerebbe di sognare, abituati ancora come sono a lavorare con mezzi e sistemi di oltre cinquant'anni or sono.

Vedete dunque come si pone il problema nella sua chiara e semplice concretezza.

Infiniti altri di questi esempi potrei citarvi di fronte ad essi vi confesso che anch'io in un primo tempo sono rimasto pensoso e ne ho voluto parlare con tecnici specializzati italiani ed anche stranieri con i quali sono spesso in contatto. Anche essi hanno mostrato di condividere la mia perplessità specialmente sulla valutazione della importanza dello sviluppo che potrebbe assumere questo problema dell'ammodernamento delle nostre imprese di pubblici trasporti in concessione.

Poniamo dunque la questione in questi termini: lo Stato spende oggi circa 7.500 milioni all'anno su questo capitolo per mantenere in ser-

vizio organismi dispendiosi perchè tecnicamente sorpassati. Cominciamo a ridurre questa spesa, iniziando una piccola parte di lavoro per ottenere dei miglioramenti tecnici alle aziende di trasporto in concessione. (*Iniziativa del senatore Cappellini*).

La somma di 7.500 milioni è notevole; la ho confrontata con un'altra somma che lo Stato paga per sovvenzioni di servizi pubblici di grande importanza. È questa la sovvenzione prevista nel bilancio della Marina mercantile che viene concessa alle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

Pensate all'importanza dei servizi marittimi internazionali che portano la nostra bandiera in tutte le parti del mondo; metteteli in confronto con la miseria dei servizi secondari di trasporto terrestre nazionali. Eppure la Marina sovvenzionata ha dei sussidi complessivi dallo Stato che sono la metà e forse meno di quelli che sono i sussidi pagati dallo Stato per i trasporti terrestri in concessione.

Il confronto vi dice subito che non c'è corrispondenza fra oneri e corrispettivo che vien dato a questi ultimi a vantaggio della collettività.

Ho esaminato anche l'altro capitolo del bilancio; e cioè quello degli introiti dei servizi pubblici in concessione.

Se in una azienda industriale è facile prevedere che gli ammodernamenti porteranno delle riduzioni nelle spese che possono valutarsi in modo sufficientemente esatto anche in forma preventiva, non altrettanto invece può dirsi nella previsione di aumento degli introiti.

Qui il problema si presenta in forma più sottile e delicata, perchè bisogna valutare l'incidenza degli ammodernamenti sugli introiti del traffico di queste linee che sono direttamente influenzati da un complesso variabile di fattori economici, non soltanto dipendenti dal servizio di trasporto vero e proprio, ma anche e soprattutto da cause estranee, dall'economia generale e dalla concorrenza.

Esiste in effetto una differenza istituzionale tra i servizi pubblici e i servizi privati di trasporto.

I trasporti pubblici hanno l'obbligo di eseguire il servizio nei limiti definiti dalla convenzione: debbono rispettare l'eguaglianza di trattamento degli utenti, la fissazione di tariffe

e la loro notorietà, la imposizione di un orario minimo entro i limiti dei propri mezzi a disposizione. Altro obbligo dei pubblici servizi è quello di non poter rifiutare all'utente o al mittente il servizio di trasporto fino al massimo volume consentito dalle sue possibilità tecniche, se non in caso di forza maggiore o di impossibilità palese e riconosciuta.

La libera concorrenza di trasporti autostradali, generalmente per le merci, non ha questi vincoli, perchè può agire con completa snellezza ed indipendenza, sia nella scelta dell'utente, che nei tipi di trasporto, negli orari che più le aggradano; facendo pagare per i trasporti stessi un prezzo che può essere variabile caso per caso e che risulti più conveniente al vettore, e che viene accettato dal mittente soltanto quando questo prezzo è inferiore al prezzo praticato dai servizi pubblici.

Le due condizioni di esercizio sono tra loro molto diverse; per cui fare delle previsioni di spostamento o variazioni di traffico in questa situazione di fatto non ancora coordinata in Italia, come sarebbe invece necessario ed urgente, diviene molto difficile. È opportuno quindi essere molto prudenti.

Ed allora è assai più probatorio riferirsi a qualche caso concreto di consuntivo di aziende che hanno già realizzato degli ammodernamenti.

Vi sono già dei dati che possono venire presi di base per la mia valutazione approssimata dei presumibili aumenti di introito che sono possibili con gli ammodernamenti.

Mi limito a citarvi un solo esempio: quello delle ferrovie vicentine.

Le ferrovie vicentine avevano anche loro delle vecchie macchine a vapore, come le « gambe di legno » del tram da Magenta a Milano che ho ricordato poc'anzi.

Sulla linea Bassano-Vicenza esse sono state sostituite con moderne automotrici. Si è ottenuto così un aumento di corse, una maggiore affluenza di viaggiatori, una più elevata velocità.

In definitiva, mentre da un lato si sono ridotte le spese per viaggiatore chilometro in modo apprezzabile, dall'altro il numero dei viaggiatori trasportati è invece raddoppiato. La sostituzione di un vecchio servizio a vapore sulla stessa linea con un servizio di moderne auto-

motrici nelle ferrovie vicentine mentre ha raddoppiato gli introiti, ha anche influito sulla riduzione delle spese d'esercizio.

Il successo è stato tale per cui si è subito pensato di ampliare il provvedimento; ciò che fu attuato quando ero ancora Ministro dei trasporti.

Fu migliorata la linea anche nel tratto da Vicenza a Noventa. Nel basso vicentino fu così sostituita la decrepita trazione a vapore con delle moderne e veloci automotrici. Il successo è stato ancora maggiore perchè su questa linea l'introito si è quasi triplicato; ma quel che è più importante è la constatazione che tale aumento di traffico non è stato ottenuto a detrimento delle linee automobilistiche esistenti; esso è stato invece un vero e proprio incremento di traffico che ha sviluppato e facilitato i trasporti tra la campagna, l'altopiano e il capoluogo della provincia.

Sono stati anche migliorati i trasporti da Lonigo-Città a Vicenza, che prima si effettuavano esclusivamente mediante un servizio automobilistico lungo le strade provinciali e nazionali, istituendo un servizio di automotrici rapide che da Lonigo vengono immesse nella linea principale di Stato dove possono raggiungere e superare la velocità di cento chilometri orari. Ciò ha creato immediatamente un nuovo traffico.

Circa quattrocento persone al giorno, che evidentemente prima non ne avevano convenienza, oggi che trovano un servizio rapido e confortevole e che richiede poco tempo, si muovono più facilmente. Questo è un miglioramento di carattere generale che ha portato anche un aumento negli introiti alla società ferroviaria.

Inoltre se le ferrovie vicentine attueranno, come mi auguro, il completamento della linea Bassano-Thiene con la costruzione del ponte sull'Astico, si potrà realizzare anche la pedemontana che da quasi mezzo secolo costituisce l'aspirazione di quelle laboriose popolazioni. Allora gli scambi commerciali e turistici fra le fiorenti cittadine dell'altopiano di Asiago aumenteranno ancora e la rete ferroviaria della regione risulterà più organica e redditizia.

Bisogna rilevare che nel caso particolare del completamento di una pedemontana sotto l'altipiano di Asiago, ai vantaggi economici e sociali si aggiunge anche quello del completamento dei trasporti che sono una necessità ur-

gente per rendere sempre più efficienti i mezzi di difesa dei nostri confini.

Occorreva provvedere subito, perchè non era più possibile attendere ulteriormente.

Anche io ho sentito il dovere di prendere la mia modesta parte di responsabilità di tecnico e di studioso. Ho voluto perciò vedere chiaro nella complessa materia.

Nella mia qualità attuale di direttore dell'Istituto dei trasporti del Politecnico di Milano, che nella Università finalmente attua il coordinamento tecnico ed economico degli studi sui diversi tipi di trasporto, ho convocato presso di me i costruttori di materiale ferroviario, filoviario e automobilistico, ed i tecnici esercenti i pubblici esercizi di trasporto in concessione.

Ho pregato i numerosi costruttori, che non sono solo italiani, di venire a dirci che cosa si è costruito di nuovo in questi ultimi dieci anni in materia di miglioramenti tecnici dei servizi, in modo da ottenere, non solo una minore spesa, ma anche un vero vantaggio per la collettività con un deciso miglioramento dei servizi.

Mi sono poi rivolto agli esercenti ed ho chiesto loro di dire di che cosa avessero bisogno, quali sono i mezzi e le attrezzature di cui mancassero e li ho incitati a ricercare quello che potesse essere offerto dalla tecnica di questi ultimi dieci o quindici anni, e che potesse utilmente essere da loro applicato.

In questo ultimo scorcio di tempo non sempre abbiamo seguito tutti i progressi della tecnica perchè preoccupati dalle necessità immediate da risolvere, che sono sorte durante e dopo la guerra, ed assillati dall'ansia di una ricostruzione che urgeva e che doveva attuarsi a qualunque costo e subito.

Oggi siamo più tranquilli ed abbiamo il tempo di approfondire il problema con tutta serenità.

Su questo importante tema ho già avuto un certo numero di memorie e di studi, che mi convincono sempre più della necessità e dell'urgenza dei provvedimenti economici che stiano per attuare.

Non vi cito l'elenco delle memorie che mi sono state già annunciate perchè entreremmo in un campo troppo tecnico e specializzato. Esse pongono e chiariscono determinati problemi che sono molto importanti.

Tecnici di altissimo valore mettono in luce la possibilità di ammodernamento ed unificazione dei tipi di materiale, della elettrificazione e della sistemazione organica di alcune delle preminenti aziende di trasporti dell'Italia insulare e meridionale.

Intendo di riferirmi, ad esempio, alla rete complementare sarda ed alle reti delle calabro-lucane. Si prospettano progetti concreti e molto precisi di miglioramento delle caratteristiche di marcia, dei servizi, degli accessori, dei metodi di riparazione ecc.; si prospettano possibilità di impiego nella trazione elettrica della corrente monofase con il ricupero di energia nelle discese, con elevato rendimento dei motori e spese ridotte di manutenzione.

Oggi finalmente la frequenza normale della energia elettrica per uso industriale entra nella trazione ferroviaria, e può pertanto venire direttamente utilizzata, ad esempio, sulle calabro-lucane, diventando così contemporaneamente anche il mezzo di alimentazione di energia elettrica di paesi che non possono sostenere la spesa di costruirsi una propria linea elettrica lunga molti chilometri, per ottenere i pochi Kw di cui possono avere bisogno per le più imperiose necessità civili, anche se limitate alla sola luce.

A questo proposito mi ricordo l'espressione di commozione che si notava sul volto dei poveri contadini di alcune zone in cui noi abbiamo potuto portare, con la semplice trasformazione dell'energia elettrica delle ferrovie dalla sottostazione di Omignano, la luce e la forza motrice, in paesi che non avrebbero potuto ottenerla altrimenti.

L'amico senatore Focaccia, presente quel giorno alla commovente cerimonia campestre, ha visto quali possibilità tecniche ed economiche ci possono venire offerte dall'unificazione delle linee di trasmissione dell'energia elettrica, ed insieme dalla possibilità di consumo promiscuo per la trazione elettrica e la alimentazione per usi civili delle zone che sono attraversate dalla linea ferroviaria elettrificata.

Dopo aver fatto questo esame ho potuto compilare il prospetto del bilancio economico dell'ammodernamento che ho riportato nella relazione al disegno di legge. Esso non può avere valore ufficiale, per quanto i risultati da me riassunti siano stati accettati in tutto o in parte dai tecnici del Ministero dei trasporti.

Tale prospetto potrà venire modificato in qualche suo particolare perchè esso è di puro orientamento. Ma qualunque variazione volessimo apportarvi, dopo ponderato esame, esso ci lascerà sempre tranquilli sulla possibilità di realizzazione degli ammodernamenti che vogliamo ottenere con questo provvedimento legislativo. Il senatore Borromeo ha elencato dei dati tecnici così caratteristici ed eloquenti sui costi di esercizio delle ferrovie e feretrotramvie in concessione che debbono essere da voi tutti tenuti presenti per la loro grande importanza. Io non ho nulla da aggiungere alle considerazioni così eloquenti dell'oratore.

In sostanza il nostro disegno di legge dispone che lo Stato seguiti a spendere la cifra che ora deve pagare per i servizi di trasporto pubblico in concessione. Meglio, come ho precisato nella mia relazione, se potrà diminuire la cifra impegnata annualmente a tale scopo. Ma di tale cifra una parte bisognerà renderla disponibile per fare degli ammodernamenti che sono necessari per migliorare i servizi.

Questo soltanto è il miracolo che si deve attendere dalla famosa bacchetta magica del senatore Ferrari.

Mi avete detto che sono stato ottimista nelle mie previsioni. Del resto mi sembra che sia meglio essere ottimista, pur di realizzare qualcosa di concreto che essere pessimista e per la paura di non assumere nessun rischio non fare niente e vivere in pace.

Proviamo in ogni modo a peggiorare le mie previsioni; rinunciamo, ad esempio, all'economia che il Tesoro dovrebbe fare in base agli ammodernamenti e che è stata da me prevista di tremila milioni all'anno circa. Ma se anche facciamo ciò, il problema non si sposta, perchè lo Stato pagherà sempre e soltanto quello che paga oggi; in più avremo però il miglioramento dei servizi nelle linee concesse.

Il Tesoro attualmente spende a fondo perduto 7.656 milioni all'anno. Ad ammodernamento ultimato dovrebbe in questa ipotesi estrema spendere ancora la stessa somma, però divisa in due parti. La somma di 6.456 milioni ancora a fondo perduto; e la seconda di 1.200 milioni per le annualità dei finanziamenti accordati.

Tutto dunque si limiterebbe a ridurre del 16 per cento l'attuale spesa a fondo perduto che è, e rimarrà a carico del Tesoro.

Mi sembra che, dopo quello che vi ho detto, tale previsione dovrà essere sicuramente superata.

Un problema di questo genere, se posto nella nuova maniera, non è dunque così lontano dalla realtà come qui si è ritenuto; ciò che dimostra che io non sono poi così ottimista, come tu mi ritieni, caro senatore Genco. (*Interruzione del senatore Genco*).

Circa la struttura del provvedimento, un primo argomento ha interessato molti oratori.

Abbiamo voluto precisare, con un emendamento discusso in Commissione, che se una linea di pubblici trasporti in concessione dovesse risultare anti-economica, la sua chiusura all'esercizio dovrebbe venire autorizzata per legge.

Ricordo che nel testo proposto dal Governo questa precisazione non è prevista. Aggiungendola in sede di emendamento, veniva subito a porsi il seguente quesito, che ritengo strettamente connesso con l'emendamento stesso, per quanto non esplicitamente detto nel disegno di legge: se il Parlamento, per ipotesi, nega la chiusura all'esercizio di una linea anti-economica (perchè riconosce che i servizi pubblici che dovranno sostituirla, non costituiscono un miglioramento o perchè essi debbono per ragioni ancora più vaste di natura sociale o politica, mantenersi in servizio), con quali mezzi economici la linea stessa dovrà venire sussidiata per essere ancora esercitata? (*Interruzione del senatore Rizzo*).

Permetta, onorevole Rizzo: qui è la questione sottile che ho voluto chiarire; giudicherete poi se ho fatto bene o male.

Dove, dunque, si attingeranno i fondi per mantenere i servizi in questione nella loro efficienza attuale?

Alcuni colleghi, forse vedendo il problema più dal punto di vista politico che non da quello strettamente tecnico, mi avevano suggerito di non entrare in questo argomento, lasciando il Parlamento a decidere anche in questo campo. Doveva essere cioè il Parlamento, con la sua sovranità, ad indicare su quali fondi di bilancio dello Stato si sarebbe dovuto attingere, caso per caso, per pagare il prezzo dell'antieconomicità, come prescrive la Costituzione all'articolo 81, ormai arcinoto.

Venivano in questo modo a costituirsi ancora dei nuovi sussidi integrativi dei bilanci

di esercizio per le linee antieconomiche; ma era necessario trovarli in una fonte di bilancio estranea alla fonte attuale.

Allora, poichè l'istituto del sussidio integrativo è già esistente e per esso si spende in questo esercizio la non indifferente somma di cinque miliardi all'anno, possiamo formalmente, se non letteralmente, convertirlo in una sovvenzione di esercizio stabilizzata, oppure conservarlo come sussidio integrativo.

Vedrà il Parlamento che cosa vorrà fare quando dovrà decidere sul mantenimento delle linee antieconomiche che dovranno venire finanziate con mezzi straordinari. Ma quello che è importante è che il Parlamento non avrà in questo caso alcuna preoccupazione economica per mantenere in servizio una linea riconosciuta antieconomica, perchè i fondi necessari sono già attualmente stanziati in bilancio. Essi oggi sono distribuiti su tutti i servizi concessi, compresi dunque quelli che eventualmente dovessero risultare antieconomici; perciò la soppressione dei sussidi integrativi avverrà per i servizi economici e ammodernati; non per i rimanenti antieconomici. Ed è per questo che ho lasciato nel prospetto della relazione l'istituto del sussidio integrativo.

Con ciò credo di avere risposto alla domanda esplicita che mi ha fatto il senatore Ferrari. So e penso, ed il Ministro me ne potrà dare conferma, che probabilmente questo sussidio integrativo entrerà a fare parte della sovvenzione ordinaria anche per le linee antieconomiche che dovranno esercitarsi; quindi l'abolizione di esso costituirà soltanto una partita, di giro. È certo tuttavia che noi potremo attingere le somme necessarie dagli stanziamenti già in atto oggi esistenti.

Questo mi sembra molto importante e tale da eliminare le perplessità di molti nostri colleghi che si sono preoccupati della sorte riservata, dopo l'applicazione di questa legge, alle particolari linee dichiarate antieconomiche.

Su questo argomento, non credo di dover aggiungere altro.

In conclusione, dunque, la antieconomicità di una linea che sarà mantenuta in esercizio potrà venire sovvenzionata con le attuali disponibilità di bilancio, senza che queste siano aumentate.

Anche in assenza del senatore Panetti, forse non sarà male che dedichi pochi minuti a chia-

rire un dubbio che egli ha affacciato e che potrebbe far rimanere perplessi coloro che non hanno approfondito la particolare materia dei bilanci delle aziende di pubblico trasporto in concessione.

Egli ci ha riferito, con dei commenti molto interessanti, pubblicati periodicamente in quel grosso volume che vedo ora nelle mani del senatore Genco, alcuni valori di coefficienti di esercizio delle ferrovie in concessione.

Ma i numeri indici che egli ci ha indicato nel suo intervento, non sono tutti tra loro omogenei per una ragione che dirò; e ciò spiega alcune delle anomalie tecniche che egli ha avuto occasione di rilevare con la sua chiarezza di scienziato e di ricercatore.

In generale, nell'economia dei servizi di trasporti pubblici in regime di concessione, è consuetudine considerare due tipi di coefficienti di esercizio; mentre il senatore Panetti ha parlato sempre di un unico coefficiente di esercizio non facendo la necessaria distinzione.

Chiamiamo il primo coefficiente normale di esercizio; il secondo, almeno scolasticamente, viene definito invece coefficiente di puro esercizio o coefficiente di esercizio a garanzia di interesse.

Il coefficiente normale contempla tutte le spese inerenti all'esercizio e quindi anche le spese degli interessi del capitale impiegato per la costruzione delle aziende e che deve venire ammortizzato entro il periodo della concessione.

Il servizio di ammortamento del capitale di impianto viene considerato come spesa di esercizio anche in altre imprese esercitate in regime di concessione pubblica, nelle quali il concessionario costruisce a sue spese gli impianti che poi deve cedere gratuitamente allo Stato alla fine della concessione.

Vi cito il caso analogo a questo che è relativo all'ammortamento degli impianti elettrici il quale entra nei bilanci economici di gestione delle rispettive aziende.

Se il coefficiente normale di esercizio, in questi casi, è inferiore all'unità; cioè se, come diceva il senatore Panetti, tale coefficiente mette in evidenza e consente la misura di un utile dell'azienda. Si può attuare anche in questo caso, e qualche volta è stata attuata anche da noi, la clausola della compartecipazione agli utili.

Ciò fu fatto ad esempio con la convenzione del 1885 per la concessione delle linee ferroviarie della rete principale dello Stato.

Le aziende private concessionarie possono dare in questo caso una compartecipazione dei propri utili allo Stato.

Il coefficiente normale di esercizio espresso dal quoziente tra le spese complessive d'esercizio e gli introiti normali del traffico contempla dunque il computo degli interessi del patrimonio impiegato per la costruzione.

Il coefficiente di puro esercizio invece — di cui ho detto — viene determinato tenendo conto soltanto delle spese di esercizio, senza considerare quelle dell'interesse del patrimonio impiegato dall'azienda. Le convenzioni di questo tipo si chiamano a garanzia di interesse.

È dunque evidente che, se con l'elettrificazione di una ferrovia il patrimonio aumenta, lo Stato, che ne diviene proprietario al termine della concessione, provvede al pagamento dei corrispondenti interessi del patrimonio impiegato dall'azienda per eseguire i necessari lavori; e quindi il contributo complessivo concesso per gli impianti aumenta. Ciò è stato giustamente rilevato dal professor Panetti quando ha detto che, elettrificando le linee, il contributo dello Stato al concessionario è passato nell'anteguerra da 15 a 17 mila lire all'anno per chilometro di linea esercitata. Ma se da una parte aumenta il contributo dello Stato per gli impianti fissi, è evidente che l'operazione finanziaria sarà conveniente quando ad un aumento del contributo chilometrico corrisponde una diminuzione del coefficiente di puro esercizio.

In simili casi la anomalia rilevata dal senatore Panetti scompare e la elettrificazione della ferrovia ritrova la sua giustificazione, non soltanto in linea tecnica, ma anche in linea economica.

Il senatore Panetti ha anche fatto un'osservazione di carattere di fondo quando ha detto che forse era il caso di ridurre le annualità del contributo dello Stato da 35 a 25.

Qui dovrei rilevare che l'ammortamento in 35 anni delle somme impiegate per i lavori è un'operazione finanziaria; anzi il collega Panetti ha detto addirittura contabile, aritmetica. I mezzi tecnici ammodernati si consumano generalmente in periodi che, nella maggioranza dei casi, nulla hanno a che vedere

con l'ammortamento del capitale inizialmente impiegato. Nei bilanci ordinari è prevista questa naturale condizione di rinnovo degli impianti e dei materiali; difatti l'articolo 5 regola esplicitamente la materia.

Si tratta dunque di fare gravare su 35 esercizi la spesa; ma si è previsto anche, per l'articolo 3, che le annualità debbono essere non superiori a 35 anni. Quindi possono essere anche inferiori. Ma, ancora di più: si è stabilito che quando vi fossero disponibilità nella somma stanziata in bilancio, perchè le economie sui contributi risultano superiori alle previsioni fatte, si può provvedere direttamente anche al pagamento totale di qualche finanziamento accordato, non più in annualità, ma in capitale fresco. Quindi la legge consente di concedere la annualità da un numero massimo di 35 a zero.

Vi è tutta la gamma delle possibilità di ammortamento, che sarà più o meno rapido a seconda che l'operazione finanziaria sarà più o meno riuscita rispetto a quello che non fosse stato nelle prudenziali previsioni originarie.

Quindi non è questione di stabilire variazioni intermedie, perchè da un massimo di 35 annualità a un minimo di zero annualità, la realtà concreta ci dirà di volta in volta quale sarà il numero effettivo che potremo realizzare in queste condizioni. Ed esso sarà certamente il minore possibile.

Infine, una domanda precisa mi ha fatto il senatore Ferrari che desiderava conoscere il perchè della soppressione, che fu proposta dalla Commissione, del coefficiente massimo di rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio a 50 volte rispetto all'anteguerra.

Nel testo del Governo si era precisato questo moltiplicatore come valore massimo da non superare.

La questione fu esaminata anche in sede di Commissione finanze e tesoro; e si stabilì di sopprimere il moltiplicatore in primo luogo perchè si è ritenuto che non sia opportuno precisare per legge un termine di rivalutazione a 50 volte che potrebbe venire invocato come elemento di definizione, in sede legislativa, della svalutazione attuale della lira. Poi, perchè il coefficiente di rivalutazione deve essere proprio 50 e non, ad esempio, 49, 51 o 55?

Non abbiamo nè possiamo avere in questa materia, degli elementi fissi; ed anzi, non desideriamo fissarli con una proporzionalità rigidamente indicata per legge. Tanto è vero che nel prospetto della relazione più volte ricordato, si porta la sovvenzione ordinaria di esercizio del 1938-1939 da 50 milioni a 1.500 milioni; e cioè essa viene moltiplicata per 30. Per non proseguire in una discussione molto lunga che potrebbe annoiare, rilevo solo che se facciamo la somma di tutte le sovvenzioni o sussidi indicati nel prospetto che è risultato dal mio studio generale, non ufficiale, ma abbastanza concreto, risulta che dai 95,5 milioni del 1938-1939 si sale a 3.380 milioni, con un rapporto di 35 volte.

Vedete, quindi, che per un tipo di spese il moltiplicatore è 30, per un altro che le comprende, sale a 35. Il fatto di fissare un moltiplicatore unico per le sovvenzioni di esercizio non è dunque desiderabile. Si tratta di valutazioni non rigidamente determinabili; e quindi, può darsi il caso che qualche condizione eccezionale possa intervenire per determinare un moltiplicatore diverso, superiore a quello della svalutazione della lira. Potrebbero verificarsi, per esempio, delle modificazioni profonde nelle condizioni di traffico nella zona di influenza del servizio pubblico che è stato concesso all'esercizio; potrebbero sorgere linee parzialmente o totalmente concorrenti; potrebbe esserci la confluenza di traffici con altri servizi.

Questi fenomeni possono fare aumentare o diminuire profondamente le condizioni originarie di traffico e quindi modificare il rapporto di moltiplicazione.

Tutto ciò, in conclusione, deve indurre a lasciare liberi i tecnici responsabili di fare una perizia esattamente conforme a quanto prescritto dall'articolo 6 del testo del disegno di legge, qualunque, poi, possa risultare il coefficiente di moltiplicazione; se le previsioni sono fatte con oculatezza, evidentemente, questo coefficiente deve essere quel giusto coefficiente che possa remunerare esattamente tutte le aziende per farle tornare in condizione di bilancio economicamente assestato.

Onorevoli colleghi, ho risposto alle osservazioni più importanti che sono state fatte al lavoro della Commissione ed in particolare alla relazione del disegno di legge. Tutte le altre

osservazioni degli onorevoli oratori intervenuti in questa discussione, saranno, penso, chiaramente illustrate dal rappresentante del Governo. Quindi, non indugio ulteriormente, perchè non vorrei soffermarmi nel campo che non è più di stretta competenza del legislatore, ma più precisamente del potere esecutivo che dovrà applicare la legge.

Le linee generali del provvedimento che stiamo esaminando hanno la loro concretizzazione dagli articoli che vedremo tra breve. Sono convinto che esso rappresenta il completamento del programma già da tempo iniziato per un primo coordinamento ricostruttivo — ed in questo sono d'accordo con il senatore Rizzo — delle aziende di pubblico trasporto in concessione. Coordinamento che ha assunto il triplice aspetto giuridico, tecnico ed economico e che si inserisce sul completamento della ricostruzione e sulla possibilità delle nuove costruzioni demaniali di ferrovie, che discuteremo in sede di bilancio dei singoli Ministeri.

Possiamo oggi dire che questa legge mette un concreto e preciso punto fermo nel campo dell'assestamento delle ferrovie secondarie in regime di concessioni.

Permettetemi, onorevoli colleghi, che chiuda con una semplice osservazione che deve costituire anche un invito al Governo.

Prego il rappresentante del Ministero dei trasporti di fare in modo che i tecnici che hanno una responsabilità diretta nella applicazione di questa legge, possano rapidamente scegliere i mezzi di ammodernamento più idonei a raggiungere le economie che noi auspichiamo.

I tecnici del Ministero dei trasporti hanno tutta la competenza per poter fare veramente con coscienza questo lavoro che è tanto importante.

Infine, dopo aver constatato che con questa legge possiamo dire di aver messo ordine ed assestamento tecnico ed economico nelle ferrovie concesse ai privati, e dopo i brevi accenni che ha fatto poc'anzi in sede di interrogazione l'onorevole rappresentante del Governo, mentre ci possiamo compiacere di avere portato a termine questo programma di notevole importanza, qui nel Senato della Repubblica, dovremmo pregare il Governo perchè quanto prima ci porti all'esame quell'altro

programma di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie principali dello Stato, che da tempo attendiamo. Poichè se è vero che l'organizzazione tecnica di un servizio a carattere essenzialmente industriale porta una diminuzione di spese, questo vale anche e soprattutto per la grande azienda delle Ferrovie dello Stato.

Se è vero che noi dobbiamo diminuire gli oneri dello Stato per i servizi pubblici di trasporto in concessione è anche vero che una migliore organizzazione tecnica della grande rete dello Stato può portare ancora non soltanto delle forti economie all'erario, ma realizzare anche servizi sempre più moderni e sempre più economici, come credo che tutti di noi unanimemente auspichiamo. (*Applausi e congratulazioni*).

#### **Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.**

PRESIDENTE. Informo che il Ministro di grazia e giustizia ha inviato due domande di autorizzazione a procedere in giudizio, rispettivamente contro il senatore Pucci, per il reato di diffusione di scritti senza autorizzazione (articoli 113 e 17 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (CXLI), e contro il senatore Page, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595, primo e secondo comma, del Codice penale ed articolo 13 della legge 3 febbraio 1948, n. 47) (CXLII).

Queste domande saranno trasmesse alla seconda Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

#### **Ripresa della discussione.**

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli colleghi, innanzi tutto intendo ringraziare il relatore, senatore Corbellini, della sua dotta relazione, e la 7ª Commissione del Senato che in numerose sedute ha voluto con tanta competenza revisionare il presente disegno di legge e, direi, con vero amore



vi ha apportato emendamenti concordati in massima parte con il Governo stesso, realizzando così una utile collaborazione tra Commissione e Governo, collaborazione che sarebbe sempre auspicabile.

E la legge a dire il vero meritava questo attento esame; la legge lo meritava poichè, come giustamente hanno detto i senatori Rizzo e Ferrarì, è una legge di notevole importanza. È importante perchè finalmente con essa si è affrontato in pieno il problema delle ferrovie, delle tramvie e filovie extra urbane, e delle funivie in regime di concessione, che se non hanno la importanza della rete fondamentale dello Stato, esercitata dallo Stato stesso, sono di questa una necessaria integrazione, servendo correnti di traffico, soprattutto viaggiatori, specialmente nelle regioni nelle quali la scarsità di strade ordinarie rende difficile e scomodo il trasferimento delle popolazioni interessate.

Il senatore Ferrarì — il quale non è presente nell'Aula per ragioni di salute, e al quale sento il bisogno di inviare il mio augurio di pronta guarigione, pregando i suoi colleghi di farglielo pervenire — nel suo importante discorso, dal punto di vista dell'opposizione che egli rappresentava in quel momento, ha parlato di numerose leggi emanate nel campo delle ferrovie concesse, numerose leggi nelle quali, a dire del senatore Ferrarì, egli stesso, per quanto ex Ministro dei trasporti, e perciò specialmente competente in questo ramo, non si raccapezza più. Se debbo confessare quale è la mia idea in proposito debbo dire che nel detto campo delle ferrovie in concessione una sola legge fondamentale è stata emanata finora; la legge fondamentale è quella del 14 aprile 1949, n. 410, che appunto affrontò in pieno il problema della ricostruzione delle ferrovie distrutte o danneggiate dagli eventi bellici. Con tale legge infatti vennero a coordinarsi disposizioni precedenti emesse d'urgenza, consentendo così di dare, a questa materia della ricostruzione delle ferrovie distrutte per ragioni di guerra, una legislazione organica. Difatti, è proprio in base a questa legge che sono state finora ricostruite le ferrovie.

Il collega, senatore Corbellini vi ha esposto delle cifre: io vi ripeto, perchè è bene si sappia, quello che si è fatto in questo campo. Sono stati stanziati, fino al 1950, 12 miliardi e 863 milioni;

dei quali sono stati impegnati, a seguito di approvazione di regolari progetti, milioni 8.751. Pertanto, sono ancora disponibili, 4 miliardi e 292 milioni, ai quali vanno a sommarsi i 16 miliardi che ultimamente il Senato, in sede di Commissione deliberante, ha stanziato per il completamento della ricostruzione delle ferrovie in regime di concessione. Si tratta complessivamente di una mole di circa 29 miliardi, destinati alla ricostruzione delle ferrovie, filovie, tramvie extraurbane, funivie, ecc. ai quali, se si aggiungono le quote a carico dei concessionari, in ragione del 50 per cento del costo del materiale mobile, si raggiunge una cifra superiore ai ventinove miliardi di spesa, cifra che è stata ritenuta, in seguito agli studi eseguiti e ai progetti approvati, perfettamente soddisfacente e idonea a completare l'opera della ricostruzione. Quindi, i problemi di questo settore ormai possiamo considerarli, dal punto di vista legislativo, completamente risolti. Di più, all'articolo 4 della detta legge 410, non essendo sempre tecnicamente opportuno seguire nella ricostruzione la vecchia traccia della ferrovia preesistente, è previsto che, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, si possono apportare tutte quelle modifiche necessarie affinchè la linea ricostruita risponda effettivamente alle esigenze attuali della tecnica ferroviaria e ai bisogni delle popolazioni interessate. Pertanto noi possiamo dire che vi sono in Italia un grande numero di ferrovie, tramvie extraurbane, filovie, ecc. in regime di concessione che hanno beneficiato o beneficeranno della legge 410, le quali non solo sono state ricostruite o verranno ricostruite, ma in base al citato articolo 4 hanno subito o subiranno quegli ammodernamenti necessari per far sì che esse rispondano meglio al loro scopo.

Affrontato il problema della ricostruzione in conseguenza dei danni di guerra — e a questo proposito permettete che ricordi che la legge 410 fu benemerita opera del senatore Corbellini allora Ministro dei trasporti — bisognava affrontare quello degli ammodernamenti delle ferrovie concesse. Anche in questo campo l'onorevole Ferrarì ha ancora rilevato che vi sono una quantità enorme di leggi: è vero, ma esse non hanno fatto altro che anticipare il provvedimento in esame. Esse sono tutte leggi speciali, e il senatore Corbellini ne ha citate un certo numero: quel-

la per la Bari-Barletta, quella per le calabro-lucane, quella per la Trento-Malè e così via, che hanno avuto un particolare finanziamento tutt'ora in corso di erogazione.

In conclusione non si tratta dunque di confusione legislativa!

Una legge fondamentale è quella per la ricostruzione in seguito ai danni di guerra, e un'altra del pari fondamentale è questa ora in esame per l'ammodernamento delle ferrovie concesse all'industria privata, la quale ha dei precedenti in provvedimenti che hanno affrontato alcuni singoli casi particolarmente urgenti.

L'attuale provvedimento era necessario, perchè le ferrovie in concessione sono in genere vecchie, risalendo esse a cinquanta, sessanta, settanta anni fa, e, per un complesso di vicende, i loro materiali fissi e mobili sono notevolmente disastriati. Si aggiunga che a queste vecchie ferrovie, vecchie per la loro concezione tecnica e per il loro materiale mobile, si è associato un altro mezzo di concorrenza: le autolinee. È evidente che queste ultime dovevano prendere il sopravvento, perchè, di fronte alle antiquate locomotive, i nuovi mezzi così brillanti dovevano senz'altro affermarsi. Le ferrovie hanno visto così disertato il traffico viaggiatori e merci, e si è verificata una concorrenza, che non possiamo però dire sleale. È evidente che non possiamo fermare la marcia del progresso nè far sì che per sorreggere il traffico di ferrovie antiquate si chiuda la possibilità di dare la concessione alle autolinee che meglio rispondono alle esigenze del pubblico. È una concorrenza onesta, basata sulla ricerca di migliorare i sistemi di comunicazione, in maniera tale che le popolazioni, laddove è possibile, possano beneficiare dei moderni sistemi della tecnica dei trasporti. Perciò il problema è questo: cercare di rammodernare le ferrovie concesse affinché possano rispondere agli stessi requisiti delle autolinee; quindi dotare dette ferrovie di mezzi più moderni, più rapidi, più comodi orientando verso questo mezzo, che indubbiamente è un mezzo ancora efficiente, il pubblico che lo ha disertato in seguito al suo invecchiamento.

Ora le società concessionarie evidentemente si trovano in cattive condizioni finanziarie: il traffico è diminuito e le tariffe viaggiatori sono aumentate appena nel rapporto di uno a trenta.

Le spese invece sono aumentate per lo meno nel rapporto di uno a cinquanta ed anche di uno a sessanta. Quindi i sussidi integrativi di esercizio che oggi lo Stato assegna a queste ferrovie in concessione sono appena sufficienti a pagare il personale. Difatti nei tre anni dal 1947 al 1950 vi fu un disavanzo totale di esercizio accertato in milioni 16.054; sono stati erogati per sussidi integrativi di esercizio 13.668 milioni; restando scoperte le società concessionarie per 2.386 milioni. Come vedete, non è stato coperto completamente il disavanzo di esercizio accertato dagli uffici competenti del Ministero. Ci si è tenuti al disotto e si è quindi dato esclusivamente l'indispensabile per poter corrispondere lo stipendio agli agenti ed assicurare l'esercizio delle linee.

Quindi lo scopo del presente disegno di legge è duplice: da una parte rivalutare le sovvenzioni di esercizio che sono ancora quelle di anteguerra, molte delle quali addirittura di cinquanta o sessanta anni fa, e poi corrispondere dei contributi affinché queste linee in concessione vengano rammodernate e possano quindi meglio rispondere ai bisogni delle popolazioni interessate. Ecco lo spirito con cui è stata studiata e presentata questa legge!

Veniamo ora all'articolo 1 che ne definisce soprattutto lo scopo più importante. Nell'articolo 1 viene affermato il concetto della economicità, al fine di determinare la permanenza o meno di una linea ferroviaria, e le proposte relative dovranno venire fatte dalla Commissione all'uopo delegata, che è la stessa istituita con la legge n. 410, il cui parere sarà poi sottoposto all'esame e all'approvazione del Ministro. Ora, su questa parola « economicità » molti colleghi si sono soffermati con preoccupazione ed hanno pensato che nella legge il concetto di economicità fosse un concetto puramente contabile che desse soltanto valore alle partite del dare e dell'avere. Ma probabilmente i colleghi non hanno fatto abbastanza attenzione che, appunto nel definire la economicità di una linea, si sono voluti stabilire anche gli altri fattori da tenere presenti e soprattutto il fattore sociale, che è di importanza sostanziale. Ma comunque vi sono alcuni colleghi che, pur con questa chiarificazione che, nel disegno di legge presentato dal Governo è stata introdotta nell'articolo 1 proposto dalla

Commissione, si sono spaventati, ed in particolare i colleghi della Sardegna. Essi, con parole appassionate, hanno parlato della loro terra come della regione più dimenticata della Repubblica italiana. Ora, io devo innanzi tutto dire ai colleghi sardi e particolarmente al senatore Oggiano, il quale è stato il più drammatico nella sua esposizione, che non è poi vero che la Sardegna sia una regione trascurata dal Governo, perchè, ad esempio, nel settore delle ferrovie dello Stato, che non hanno avuto grossi e massicci bombardamenti, nè quindi gravi distruzioni, sono stati eseguiti importanti lavori. Infatti sono stati spesi, per riparazioni di danni di guerra, 410 milioni, e questo era logico perchè si trattava di danni di guerra che andavano subito riparati. Ma sono stati spesi anche altri 650 milioni per lavori di ammodernamento delle strade ferrate delle ferrovie dello Stato in Sardegna, e se si tien conto che la rete statale sarda non è molto estesa, tale somma è tutt'altro che indifferente. Inoltre 936 rotabili furono riparati o sostituiti con materiale nuovo inviato dal Continente, sì da riportare il parco mobile quasi alla stessa situazione anteguerra; quindi io credo che onestamente si possa affermare che la Sardegna non è stata dimenticata dalla Amministrazione ferroviaria. Inoltre nel programma dei lavori stradali previsti dalla Cassa del Mezzogiorno per la Sardegna vi è la sistemazione di 1.115 chilometri di strade, per un complesso di 5.350 milioni e la costruzione di nuove arterie per circa 400 chilometri, con un importo di circa 4.000 milioni. In totale quindi dalla Cassa del Mezzogiorno sono stati stanziati 9.350 milioni per la sistemazione e la costruzione di nuove strade.

MASTINO. Il senatore Oggiano si riferiva alle strade esistenti: la Sardegna in fatto di strade viene buona penultima, prima della Basilicata.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In ogni modo il Governo, senatore Mastino, sta provvedendo non a parole, ma a fatti, poichè i fondi della Cassa del Mezzogiorno già materialmente stanno venendo tradotti in opere, e giornalmente vengono appaltati lavori di trasformazione fondiaria, di costruzione di acquedotti, di fognature, di opere di irrigazione, il che dimostra che effettiva-

mente non saranno milioni e miliardi sulla carta, ma milioni e miliardi che il Governo sta spendendo. E certamente l'incuria di altri tempi, di altri governi, non esclusi quelli precedenti allo stesso regime fascista, che si sono susseguiti in Italia dal 1870 in poi, non potrà essere addebitata all'attuale Governo che sta cercando con tutti i mezzi di venire incontro alle esigenze della Sardegna e dei sardi, esigenze che interessano anche noi continentali, vivissimi estimatori del popolo sardo. Quando perciò il senatore Oggiano — che disgraziatamente non vedo presente — parla criticando lo stanziamento di cifre che egli, probabilmente per un *lapsus linguae*, ha indicato in migliaia di miliardi, stanziati per la rettifica della Roma-Napoli, che egli non ritiene indispensabile; debbo dirgli che le comunicazioni fra Roma e Napoli hanno una tale importanza che i 700 milioni, necessari per i lavori di rettifica della via Appia, non costituiscono una cifra elevatissima. Per la Sardegna, come vedete nel campo stradale, si sta facendo qualche cosa di sostanziale.

Il senatore Oggiano ha concluso il suo discorso esclamando che questa legge è la affossatrice delle ferrovie secondarie e la stessa espressione ha usato l'amico senatore Mancini, dicendo che con questa legge si affossano addirittura tutte le speranze e tutte le aspirazioni dei popoli meridionali...

MANCINI. Ci vuole la nazionalizzazione!

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Mancini, le risponderò anche per la nazionalizzazione; ma la nazionalizzazione non è il toccasana!

Ora io posso dire ai senatori Azara, Oggiano, Menghi, Mastino, Mancini ed altri che la legge non ha scopi così delittuosi. Evidentemente se vi sono dei rami secchi occorre sopprimerli, ma in ogni caso con una legge votata dal Parlamento. Pertanto questa è l'innovazione più profonda che la Commissione ha apportato al testo di legge governativo e questa innovazione viene accettata dal Governo il quale ha troppa stima del Parlamento e non intende sottrarsi al controllo, al consiglio, alle osservazioni di esso. Il Governo ha la massima fiducia del Parlamento e se domani dovrà discutere una legge di soppressione di una linea ferroviaria, non si baserà su ragioni

campanilistiche o elettoralistiche, ma su dati tecnici e di traffico, guardando anche all'interesse generale dell'economia della regione in cui questa linea corre e all'interesse dell'economia generale della Nazione.

E poichè il senatore Oggiano si preoccupava di una certa contraddizione fra l'affermazione dell'articolo 1 e quella dell'articolo 6, laddove appunto la Commissione ha stabilito che occorre una legge per la soppressione delle linee, il Governo non ha alcuna difficoltà ad accettare l'emendamento Rizzo che propone lo spostamento dall'articolo 6 all'articolo 1 di detto concetto.

Cadono così le preoccupazioni di molti colleghi, da alcuni espresse, ma da altri non espresse, che il Ministero dei trasporti abbia una specie di mania distruttiva di ferrovie.

Ma guardiamo anche in faccia la realtà. Si è parlato, da alcuni oratori, delle ferrovie con lo stesso senso sentimentale e affettivo col quale si parlava delle ferrovie cinquant'anni fa. Passato è, onorevoli colleghi, il tempo in cui la ferrovia era l'ultimo e più importante prodotto del progresso e della civiltà; passato è il tempo in cui il buon papà portava la domenica i propri figlioli a vedere passare il treno. Tutti noi ricordiamo, ed io, che credo di non essere tra i vecchi, ricordo l'emozione che provavo da bambino vedendo la ferrovia. Approfittava così dell'occasione il buon papà, unendo l'utile al dilettevole, per istruire i suoi rampolli sulle magnifiche conquiste della scienza. I bambini allora guardavano passare con commozione il « ruggente mostro d'acciaio »! Ma ora i bambini non si commuovono più a tale spettacolo, e nessun poeta moderno farebbe più una ode esaltando tale mezzo di locomozione come la realizzazione più travolgente del progresso. Oggi i nostri figli hanno sì ancora freni di emozione, ma per nuovi mezzi più moderni, più veloci, più brillanti.

Il senatore Buizza ha parlato della lotta tra la strada e la rotaia, ed ha concluso che la vittoria definitiva arriderà alla strada. Non entro evidentemente nel merito; troppo lungo sarebbe il discorso, difficile prevedere l'avvenire. Certo è che tale problema assilla tutte le Nazioni, e studi profondi, seppure non ancora conclusivi, sono stati condotti da eminenti economisti e tecnici di tutto il mondo. Pertanto, senza fare previsioni sull'avvenire, limitandoci alla sola

semplice constatazione della situazione attuale, possiamo asserire senza tema di smentita che i trasporti automobilistici, specialmente per percorsi entro un raggio limitato, danno al pubblico, in molti casi, maggiore comodità dei trasporti su rotaia. Infatti gli autobus da circa 6.700 nel 1939 sono passati a circa 10.000 nel 1950, con un aumento di circa il 50 per cento.

Evidentemente ciò presuppone l'esistenza delle strade, e questa è la ragione principale per cui oggi non possiamo parlare ancora di soppressione di linee in concessione. Laddove non esistono le strade o là dove le strade non sono ancora in uno stato tale di transitabilità da consentire la rapida percorrenza di questi mezzi più moderni, è evidente che le ferrovie in concessione debbono ancora esistere, debbono ancora agire. Ed è per questa ragione che ho il piacere ancora una volta di assicurare i colleghi senatori meridionali che il problema della soppressione delle loro linee è ancora lontano, poichè la rete stradale del Mezzogiorno d'Italia e delle isole non è ancora nè sufficiente nè molto efficiente.

Ripeto quindi che affidandoci volentieri al senso di responsabilità del Parlamento siamo sicuri che quando una legge di soppressione di una linea ferroviaria venisse qui alla vostra approvazione, essa verrebbe esaminata con serenità ed obiettività, valutando anche dal punto di vista tecnico ed economico le ragioni obiettive per la conservazione o meno della linea e trascurando e accantonando, se qualcuno ancora ne avesse, ogni ragione sentimentale o elettoralistica.

Una volta che si sia deciso il mantenimento di una linea, è la Commissione interministeriale prevista nell'articolo 1 che dovrà esaminare i progetti e dare disposizioni e consigli per quanto riguarda il suo ammodernamento.

E veniamo proprio al problema dell'ammodernamento, che è quello sul quale si sono appuntate le critiche e le osservazioni della maggior parte degli onorevoli senatori. L'onorevole Corbellini ha ricordato, e la ricordo anch'io, una frase del senatore Ferrari, ripresa anche dal senatore Mancini. Il senatore Ferrari ha parlato di legge che dovrebbe agire come una bacchetta magica. È una parola di grande effetto sul pubblico. In modo particolare il senatore Ferrari ha impostato tutto il suo di-

scorso ironizzando molto su questa parola, proiettandola un po' sui vari capitoli del suo intervento. Ebbene, onorevoli colleghi, questa legge non ha alcun valore di bacchetta magica. Non è neanche una legge miracolosa, poichè non è nelle facoltà del Governo, purtroppo, nè di saper adoperare la bacchetta magica, nè, tanto meno, di saper fare miracoli, ma ritengo che, se anche qui, al mio posto, ci fosse qualche collega dell'opposizione, anch'egli non sarebbe capace nè di fare agire le bacchette magiche, nè tanto meno di fare dei miracoli, poichè fare miracoli non è nelle possibilità umane.

MANCINI. Avremmo fatto la nazionalizzazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'onorevole Mancini — e naturalmente mi aspettavo l'interruzione — afferma che si sarebbe fatta la nazionalizzazione. Avrò occasione di parlarne in seguito. Comunque, quella è appunto la vostra bacchetta magica. Voi pensate che, una volta che si nazionalizzassero le ferrovie, istantaneamente e automaticamente tutte le ferrovie funzionerebbero nel migliore dei modi, ad una velocità sorprendente ed i viaggiatori giocondamente monterebbero di corsa sui treni. Basta quella parola, « nazionalizzazione », perchè ogni problema, secondo voi, si risolve. Non esageriamo! (*Commenti, proteste dalla sinistra*). Comunque, avremo occasione di parlare della vostra bacchetta magica: ognuno ha la sua!

Siccome non intendiamo fare miracoli, rispondo subito a quei colleghi che hanno parlato di nuove costruzioni ferroviarie. Dirò all'onorevole Musolino che la costruzione del raccordo Gioia Tauro-Cinquefonti e Mammola-Gioiosa Jonica non può essere prevista nel presente provvedimento che è diretto al potenziamento e ammodernamento di ferrovie e di altre linee di trasporto già in esercizio concesse all'industria privata, non alla costruzione di nuovi tronchi ferroviari. Se verrà riconosciuta la necessità di questo raccordo, esso dovrà essere concretato con apposito disegno di legge il quale stanzi i fondi necessari.

Così pure rispondo all'onorevole Bosco che sono lieto di dichiarare che, per quanto la ricostruzione della Capua-Piedimonte d'Alife non rientri in questo disegno di legge, dato che si tratterebbe di ricostruzione per danni di guer-

ra, tuttavia, in occasione dell'approvazione della legge dei 16 miliardi per la ricostruzione delle ferrovie distrutte dalla guerra, sono stati previsti anche i fondi occorrenti per il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife il cui progetto è quasi ultimato e la cui pratica con il Ministero del tesoro, per far subentrare nella concessione il vecchio concessionario alla gestione commissariale, è in corso di completamento. Rientra invece nell'ammodernamento il primo tronco della ferrovia esistente Napoli-Santa Maria Capua Vetere.

Al senatore Menghi dico la stessa cosa; questa legge prevede l'ammodernamento delle comunicazioni della S.T.EF.E.R. con Roma. Tutti riconosciamo che una città come Roma è impedita nel suo espandersi, dalla deficienza delle sue comunicazioni extra-urbane. L'abitato si potrebbe estendere di più e molti di coloro che oggi lavorano in città e sono costretti ad abitarvi, potrebbero agevolmente risiedere fuori Roma in zone più salubri se le comunicazioni fossero più rapide e moderne. In questo provvedimento si dovrà anche pensare al miglioramento di tali comunicazioni.

Sono invece spiacente di dover dire al senatore De Gasperis che la Roccasecca-Avezzano e l'Isernia-Cajanello non sono previste in questo disegno di legge, dato che esse fanno parte della rete delle Ferrovie dello Stato. Non si preoccupi però l'onorevole De Gasperis: non è che la ricostruzione di quei due tronchi di ferrovia sia in rapporto con gli stanziamenti del presente provvedimento: sono due cose diverse, una cosa è il bilancio delle Ferrovie dello Stato e altra cosa è quello del Ministero dei trasporti. Quindi praticamente con questo stanziamento non è che si tolgano denari alle Ferrovie dello Stato, poichè sono due gestioni indipendenti l'una dall'altra. Come ho avuto occasione di rispondere in diverse interrogazioni e come ho avuto occasione, purtroppo, di rispondere anche questa sera all'amico senatore Elia, la ricostruzione di tronchi ferroviari delle Ferrovie dello Stato è oggetto di un altro capitolo del bilancio, oggi esaurito, che noi però ci auguriamo venga quanto prima incrementato onde poter completare la detta ricostruzione.

Quindi la bacchetta magica del senatore Ferrari può esercitare la sua utile funzione soltanto nelle linee già in esercizio e la può eser-

citare nella seguente maniera: innanzi tutto, come ho già accennato prima, nella rivalutazione della sovvenzione ordinaria di esercizio. La sovvenzione, come voi sapete, fu determinata quando venne approvata la convenzione che regolava i rapporti tra società concessionarie e Stato. In quella occasione le società hanno dovuto presentare un piano finanziario dal quale risultassero i prevedibili prodotti del traffico, e le presumibili spese per mantenere in esercizio la linea. Se ne dedusse, in moltissimi casi, un bilancio passivo; malgrado ciò lo Stato riconoscendo che quelle linee ferroviarie erano utili e necessarie per servire interessi delle popolazioni, onde renderne possibile l'esercizio fissò, nel disciplinare di concessione, una sovvenzione ordinaria di esercizio, da non confondersi con la sovvenzione per la costruzione, che è un'altra cosa. Sono passati trenta, cinquanta, sessanta anni, la sovvenzione è rimasta sempre la stessa ed allora oggi si ravvisa la necessità di sistemare questa partita. Difatti, non essendo stata rivalutata la sovvenzione ordinaria di esercizio per assicurare la gestione di queste ferrovie onde servire le popolazioni interessate, si sono dati i sussidi integrativi di esercizio.

Se vi è una cosa veramente deplorabile nella attuale amministrazione dei trasporti, sono i sussidi integrativi di esercizio: rappresentano un disordine per il bilancio dello Stato, mentre non costituiscono nessuna tranquillità per le stesse aziende concessionarie. È uno di quei provvedimenti presi in momenti di emergenza, ovverosia quando non si sapeva ancora fino a che punto si sarebbe svalutata la lira, e quindi fino a che punto era necessario adeguare le sovvenzioni ordinarie di esercizio. Ma è un provvedimento di carattere provvisorio da eliminare, stabilizzando l'attuale sovvenzione incerta e fluttuante onde potere impostare nel bilancio dello Stato una cifra fissa ed invariabile che dia anche un senso di tranquillità alle società concessionarie le quali attualmente devono aspettare di mese in mese quella specie di elemosina che la Commissione dà loro, sotto forma di sussidi integrativi, ogni volta che si raduna.

Io vi assicuro che l'attuale meccanismo è piuttosto penoso, numerosi funzionari del Ministero sono costretti a girare l'Italia per esaminare i libri contabili delle società concessionarie, fare

controlli sul traffico, sulle spese, ecc., e, dopo avere eseguito un'indagine laboriosa, tornare a Roma ed elaborare i dati raccolti. Ogni venti giorni, si riunisce la Commissione prevista dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, e che ho l'onore di presiedere, e non si parla altro che di distribuire milioni per sopperire alle immediate esigenze di queste società, poichè altrimenti arrivano telegrammi da parte del personale e da parte delle società stesse, che minacciano di sospendere l'esercizio. È tutto un'insieme di agitazioni che rendono precario, incerto, e, direi, anche non decoroso questo servizio che è un servizio di pubblica utilità. Ecco perchè il presente disegno di legge dispone che venga fatto di nuovo il piano finanziario, che venga fatto di nuovo un bilancio preventivo per mantenere in esercizio la linea, e, in base a questo bilancio preventivo, determinare la nuova sovvenzione ordinaria che deve essere assegnata alle società concessionarie, onde pareggiare il disavanzo preesistente. La Commissione, d'accordo col Governo, ha eliminato il massimo di rivalutazione che il Governo stesso aveva fissato nel suo primo testo, nel rapporto di uno a cinquanta. L'ha tolto perchè alcuni parlamentari avevano fatto presente che la rivalutazione massima di uno a cinquanta potrà non essere sufficiente a risanare il bilancio di alcune linee che peraltro sono di grande utilità, specialmente nelle regioni meridionali.

Avendo tolto il *plafond* di uno a cinquanta: la nuova sovvenzione di esercizio sarà stabilita in base a ciò che risulterà dal bilancio preventivo che le società concessionarie presenteranno e che il Ministero, attraverso i propri organi di controllo, esaminerà ed approverà, assegnando così alle società la sovvenzione presuntivamente necessaria per mantenere un esercizio decoroso della linea.

È stato però anche detto: questo è un bilancio presuntivo, e può quindi non corrispondere alla realtà futura. È per questo che nell'articolo 8 è prevista una revisione triennale. Nel corso del primo triennio può darsi benissimo che i calcoli fatti presuntivamente non rispondano alla realtà e pertanto, a seguito delle indagini eseguite dagli uffici del Ministero, se risulterà che il detto bilancio non era esatto, in difetto o in eccesso, si procederà alla revisione della sovvenzione.

Dopo di che il disegno di legge si arresta e dice: basta, ormai io vi ho adeguato le sovvenzioni ordinarie di esercizio, voi mi avete detto ciò di cui avevate bisogno per poter vivere, io dopo i necessari controlli ve l'ho concesso. Adesso non potete pretendere alcuna sovvenzione straordinaria di esercizio. Rimane pertanto chiarito in maniera inequivocabile il fondamento della legge, che, una volta stabilite le sovvenzioni di cui all'articolo 2, ed i contributi di cui all'articolo 3, non si corrisponderà più alcun contributo integrativo di esercizio, altrimenti noi verremmo a perpetuare all'infinito la situazione caotica in cui oggi ci troviamo. Unica cosa che posso accettare, e che accetterò è l'emendamento del senatore Rizzo.

Il senatore Rizzo propone una ulteriore revisione dopo il secondo triennio: ebbene, ciò può essere prudente, poichè la nostra situazione monetaria non è ancora perfettamente stabilizzata e, soprattutto, occorrerà un congruo numero di anni perchè i provvedimenti per l'ammodernamento abbiano la loro efficacia al fine del consolidamento esatto del bilancio delle ferrovie concesse. Saranno quindi sei anni divisi in due trienni; dopo è presumibile che le provvidenze di cui all'articolo 3 per l'ammodernamento degli impianti avranno avuto il loro benefico effetto, ed è probabile che si otterranno dati più sicuri delle correnti di traffico di nuovo orientate verso le linee rammodernate onde potere, con sicurezza, fissare l'ammontare della sovvenzione ordinaria di esercizio e non parlare più di sovvenzioni straordinarie.

Onorevoli colleghi, mi è stato domandato perchè il senatore Corbellini, nella sua relazione, ha esposto in una tabellina che 1.000 milioni dovessero essere previsti per corresponsione di sovvenzioni straordinarie di esercizio. La ragione c'è e lo stesso senatore Corbellini l'ha spiegata. Nella tabellina egli prevede mediamente che la rivalutazione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio sia da uno a trenta, difatti si passa dai 51 milioni attuali ai 1.500 milioni. Non è detto però che si possa effettivamente raggiungere questa rivalutazione nel rapporto da uno a trenta; anzi, quasi certamente la rivalutazione sarà di gran lunga superiore ed allora, per tenere conto di un even-

tuale maggiore onere imprevisto, si è aggiunta la previsione di uno stanziamento di un miliardo che potrà andarsi a sommare ai 1.500 milioni, in modo da portare così a lire 2 miliardi e 500 milioni la somma per l'adeguamento delle sovvenzioni ordinarie di esercizio, somma che si ritiene sufficiente per la rivalutazione. Credo quindi di avere in tal modo risposto chiaramente — e ci tenevo — ai senatori Rizzo e Ferrari.

Il senatore Ferrari ha parlato di miracolo nel rilevare, sempre nella citata tabellina, da una parte un minore disavanzo della gestione dovuto alle diminuite spese di esercizio e dall'altra un presumibile aumento di introiti per maggiore afflusso di viaggiatori. In questo il senatore Ferrari trova il miracolo. In realtà non si tratta proprio di un miracolo, perchè praticamente tutti sappiamo, e ne abbiamo una prova attraverso le linee che sono state ammodernate, come ha dimostrato il senatore Corbellini, che è stato sufficiente avere sostituito alle vecchie ferrovie a vapore le automotrici, per ottenere immediatamente una maggiore affluenza di viaggiatori; non solo, ma a seguito dei minori consumi, si è diminuito anche il costo di esercizio. Ed è proprio per questa ragione che, investendo man mano le somme previste per l'ammodernamento delle ferrovie, alle quali lo Stato assegna contributi come stabilito nella legge, nella misura del 50 per cento per l'Italia centrosettentrionale e del 75 per cento per l'Italia meridionale, verranno sostituiti vecchi mezzi antieconomici, con altri più economici, diminuendo le spese di esercizio, e saranno proprio questi i mezzi più moderni e più veloci che determineranno il soddisfacimento delle popolazioni e, quindi, l'aumento del traffico. Si avrà perciò un vantaggio che non è però istantaneo; poichè, di fatto, proprio nella tabella esposta dal senatore Corbellini, nella sua relazione, viene precisato che i sussidi integrativi di esercizio che nel 1951-1952 si prevedono ancora in 4.500 milioni, poi scendono a 4.300 milioni nel 1952-1953, a 3.800 milioni nel 1953-1954, e a 2.800 milioni nel 1954-1955. Quindi, in questo periodo di anni che va dal 1951 al 1955, nei quali si dovranno eseguire i lavori di ammodernamento, i sussidi integrativi di esercizio andranno diminuendo in modo che

alla fine del quinto anno, scompariranno, rimanendo esclusivamente le sovvenzioni ordinarie calcolate nella maniera che sopra abbiamo detto. Ormai, dopo cinque anni, questi nuovi mezzi avranno portato il loro benefico influsso diminuendo le spese e facendo aumentare le entrate, secondo le esigenze dei viaggiatori...

GENCO. E se le previsioni saranno superate dai fatti?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si rivedrà la sovvenzione ordinaria di esercizio nel triennio. Ora tutti questi provvedimenti per l'ammodernamento e per la rivalutazione delle sovvenzioni debbono essere studiati e proposti al Ministro dalla Commissione formata secondo la legge 14 giugno 1949, n. 410. Questa Commissione è stata criticata e francamente non me ne so spiegare le ragioni. Essa è formata da un certo numero di funzionari tecnici ed amministrativi del Ministero dei trasporti, particolarmente competenti in questo ramo dei servizi in concessione, dai rappresentanti del Tesoro e delle Finanze; vi è, inoltre, una rappresentanza dei sindacati autoferrotramvieri, per la tutela delle classi lavoratrici, vi sono rappresentate anche le società concessionarie e le aziende municipalizzate, vi è, infine, un tecnico, purtroppo uno solo, esperto in problemi ferroviari estraneo all'amministrazione. È quindi una Commissione perfettamente idonea e bene dosata, la quale può effettivamente svolgere bene, come difatti svolge le sue funzioni nell'ambito molto vasto previsto dalla legge n. 410, ed è quindi in grado di espletare la sua attività anche nel campo della legge attuale.

Indubbiamente, il lavoro aumenterà e diventerà notevole, con la approvazione di questa legge. È stato presentato, in proposito, un emendamento, dal senatore Rizzo. Il Governo è disposto ad accettarlo poichè il senatore Rizzo, mi sembra opportunamente, aumenta il numero dei tecnici non dipendenti dall'amministrazione dei trasporti. Credo sia questa una utile innovazione, poichè da tecnici liberi non vincolati dall'ambiente del Ministero, possano giungere delle voci fresche, delle voci che non risentano dei punti di vista, qualche volta preconcetti, del Ministero. Ma salvo l'emendamento Rizzo, che il Governo accetterà, per il resto non vedo perchè si debba criticare la Commissione prevista dalla legge.

Molti colleghi, e soprattutto il senatore Ferrari ed anche, mi sembra, i senatori Musolino e Mancini, hanno detto che è necessario un Consiglio superiore dei trasporti. Siamo d'accordo: il Consiglio superiore dei trasporti è necessario, ma è necessario in se stesso, non proprio per l'applicazione di questa legge. La legge sul Consiglio superiore dei trasporti, come i colleghi sanno, giace presso la Camera dei deputati, non ancora approvata, perchè effettivamente l'altro ramo del Parlamento incontra delle difficoltà per la sua approvazione. Vi sono delle interferenze con la legge sul Consiglio nazionale della economia e del lavoro che è all'esame del Senato, come vi è qualche interferenza con il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindi è un problema veramente grave che va meditato. In attesa quindi del Consiglio superiore dei trasporti, sono certo che la citata Commissione assolverà perfettamente ai suoi compiti, come ha dimostrato di assolverli, attraverso ormai due anni di funzionamento, per tutto quanto riguarda la ricostruzione delle ferrovie concesse, dove non si sono affrontati soltanto problemi squisitamente tecnici, ma anche problemi di carattere economico e sociale; infatti nella ricostruzione ferroviaria sono sorti praticamente gli stessi problemi che sorgono per la soppressione o il mantenimento di una linea attualmente in esercizio.

Come verranno pagati i contributi per l'ammodernamento? Verranno pagati in 35 annualità. Il senatore Panetti a questo proposito ha fatto un'osservazione in gran parte giusta. Egli ha detto: probabilmente questi nuovi mezzi non dureranno 35 anni, o comunque al 35° anno saranno già invecchiati e superati; francamente spiace quando l'oggetto per il quale si è fatto un debito non esiste più o comunque non è più utilizzabile, dover seguitare a pagare le quote per soddisfare il debito. Praticamente è la stessa cosa che capita a chi si serve per i propri acquisti del pagamento rateale; se si compra un oggetto e questo prima dell'esaurimento del debito si rompe o si perde, il pagamento delle rate successive è doloroso. Un'altra ragione aggiungo a quella del senatore Panetti, ed è la difficoltà di sconto. Sappiamo che lo sconto di 35 annualità è molto ma molto difficile, ed è anche difficile per 25. In genere gli Istituti di credito non fanno sconti di annualità a così



lunga scadenza, ma comunque è più facile per 25 anni che per 35. Quindi il Governo non è alieno dal ridurre il numero delle annualità, anzi in base sempre al presente disegno di legge lo Stato potrà riscattare prima del tempo tali annualità e sarà tanto di guadagnato per lo Stato stesso.

Non mi trovo d'accordo con il senatore Mancini che si è scandalizzato del fatto che lo Stato è disposto persino a pagare in contanti. Ebbene, onorevole Mancini, se lo Stato avesse la possibilità di pagare in contanti, sarebbe tanto di guadagnato, perchè non pagherebbe gli interessi che è costretto a corrispondere in ragione del 6,50 per cento. Si ricorre al pagamento in annualità, che è un'operazione molto poco conveniente per il Tesoro, perchè non si ha la maniera di poter finanziare in contanti tutte le opere. Accade la stessa cosa al privato che si rivolge alle banche per farsi dare un prestito soltanto se non ha denari liquidi, mentre in caso contrario preferisce pagare subito piuttosto che corrispondere agli istituti di credito i forti interessi che essi richiedono ai loro clienti.

Giacchè sto rispondendo al senatore Mancini, ricordo un'altra obiezione da lui sollevata. Il senatore Mancini si è quasi, direi, stracciato le vesti, ad un certo momento, quando ha detto che lo Stato, attraverso l'articolo 12, dava facoltà di accendere ipoteche sugli impianti.

MANCINI. Chiedo soltanto che mi fosse chiarito ed interpretato il significato dell'articolo 12: se lei vorrà spiegarmelo, io accetterò la sua spiegazione. Comunque, questo era il significato delle mie parole.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lei ha detto che nientemeno lo Stato, ammettendo l'ipoteca, perde la garanzia. Comunque in quel tale articolo 12 tale facoltà è limitata, poichè essa è legata alle norme stabilite dalla legge 10 luglio 1947, n. 787. Non si tratta quindi di una facoltà che senz'altro si possa concedere, ma di una facoltà legata alle norme a cui ho accennato. Cosa dice la legge 10 luglio 1947? All'articolo 4 tale legge dice: « Con la fine della concessione cessa in ogni caso e completamente la garanzia ipotecaria ». Quindi, anche quando il Ministero concede l'autorizzazione per la garanzia ipotecaria, questa, quando finisce la concessione, non esiste più, e per-

tanto tutti gli impianti possono passare senz'altro allo Stato, secondo il disciplinare della concessione. Vi può essere il caso che il concessionario sia inadempiente al contratto di mutuo, e in questo caso decade dalla concessione. In tale situazione, che cosa può fare lo Stato? Può aggiudicare la concessione ad un altro concessionario, in base all'articolo 6, ed il nuovo concessionario, assumerà, in base all'articolo 8 della stessa legge, tutti gli oneri del precedente, e quindi dovrà impegnarsi a pagare le rate di debito che il primo concessionario doveva corrispondere all'istituto bancario. Qualora poi la concessione non venga aggiudicata ad un nuovo concessionario, lo Stato eserciterà direttamente la ferrovia, ed in tal caso il mutuante può rivalersi soltanto sui compensi che lo Stato dovrà corrispondere al concessionario decadente. Perciò anche nel caso che, decaduta la concessione per inadempienza del concessionario, questa concessione venga passata allo Stato, l'istituto mutuante si può valere solo per le somme che spettano al concessionario decaduto e non per quelle che spettano allo Stato. Perciò mi sembra che lo Stato sia sufficientemente tranquillo; d'altro canto è anche necessario quell'articolo, perchè se vogliamo che i lavori si facciano e che le concessionarie trovino i denari occorrenti, bisogna che le banche diano loro il credito; e poichè per avere il credito occorre dare le garanzie reali, bisogna che su questi beni possa esercitarsi la garanzia ipotecaria.

Veniamo ora alla nazionalizzazione: noi non abbiamo nulla in contrario, nè una posizione preconcepita contro la nazionalizzazione; tanto è vero che è scaduta la concessione della linea ferroviaria Santhià-Biella e si è disposti a passarla nella rete dello Stato; così pure per quanto riguarda la Monza-Molteno. Riteniamo però che non è con la nazionalizzazione che si risolve il problema delle ferrovie concesse, poichè se esaminiamo i dati di costo delle ferrovie concesse, se leggiamo attentamente quanto l'onorevole Borromeo in un pregevole intervento ha esposto al Senato, vediamo che non è con il passaggio delle ferrovie concesse alla rete statale che si realizzeranno enormi vantaggi. L'onorevole Borromeo ha detto, ed io lo ripeto, che, paragonando le ferrovie dello Stato a grande traffico in confronto con quelle secondarie, anche a traffico

notevole, quindi escludendo quelle disertate dai viaggiatori, quelle disastrosissime ed altre di poca importanza, abbiamo per le ferrovie dello Stato un costo di lire 7,05 per viaggiatore chilometro e per le ferrovie concesse di lire 3,57; mentre per la rete meno importante dello Stato paragonata a quella meno importante delle secondarie, abbiamo lire 8,64 per lo Stato e lire 6,07 per le ferrovie concesse. Il disavanzo risulta di lire 3,24 per viaggiatore chilometro nel primo caso e di lire 6,04 nel secondo per le ferrovie dello Stato; mentre per le concesse è di lire 0,95 nel primo caso, e lire 2,70 nel secondo caso. Il passaggio dunque allo Stato non porterebbe un vantaggio all'economia nazionale e non diminuirebbe il disavanzo. Si dice però che vi sarebbe un migliore funzionamento.

Voi sapete che vi sono delle ferrovie secondarie che vanno benissimo e disimpegnano un servizio come le ferrovie dello Stato. Noi riconosciamo e tengo a dichiararlo, il magnifico sforzo ricostruttivo delle ferrovie dello Stato. Tengo a dichiarare che il funzionamento della rete statale italiana è un funzionamento buono, ma debbo anche dire — e questo va ad onore anche di coloro che si interessano di questi mezzi di comunicazione nel campo delle ferrovie concesse — che tanto per citarne alcune, la Nord di Milano, la Circumvesuviana, la Siena-Buonconvento (ultimamente ricostruita con automotrici), la Brescia-Edolo (in cui sono stati sostituiti i vecchi sistemi con automotrici) e molte altre ancora disimpegnano il servizio altrettanto bene. Quindi perciò non è un problema urgente, nè noi risolveremmo niente ora con la statalizzazione; dovremmo pagare molti quattrini per il riscatto, non ridurremmo l'onere per l'Erario dello Stato e non faremmo un servizio migliore di quello che attraverso l'ammodernamento potremo realizzare con questa legge. Ed allora le somme che si dovrebbero dare per il riscatto ai concessionari i quali, vi dirò, sarebbero anche lieti di avere un bel numero di milioni piuttosto che delle gravi preoccupazioni per mandare avanti delle ferrovie deficitarie, è preferibile spenderle proprio per l'ammodernamento. Ha detto il senatore Panetti che sono circa 25 miliardi che si possono spendere con questa legge. Il conto è esatto: 25 miliardi non sono molti, ma se si tiene conto delle cifre spese per le riparazioni ai danni di guer-

ra che hanno anche realizzato l'ammodernamento delle linee concesse, non sono poi nemmeno pochi. Questi 25 miliardi spendiamoli per l'ammodernamento, spendiamoli onde poter veder correre su queste vecchie linee in concessione delle moderne automotrici, spendiamoli per realizzare dei sistemi più moderni di trazione, e dei sistemi più economici di esercizio, spendiamoli appunto per il loro miglioramento e per la loro efficienza. E votiamo tranquillamente questa legge che, pur senza fare dei miracoli, permetterà alla nostra Nazione di migliorare le sue comunicazioni.

Questa legge ha un suo preciso scopo: migliorare le comunicazioni! È un'altra pietra che noi aggiungiamo a molte altre che sono state messe in quest'opera di ricostruzione nazionale. Come rappresentante del Governo sono lieto d'averla presentata qui alla vostra approvazione e prego il Senato di volerla accogliere benevolmente. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla destra e molte congratulazioni*).

(*La seduta, sospesa alle ore 19, è ripresa alle ore 19,20*).

#### Sull'ordine dei lavori.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Mi permetto di far rilevare ancora una volta al Senato, e sono credo cinque o sei volte che lo faccio, la questione della presenza del Governo alle sedute della nostra Assemblea. Debbo notare con soddisfazione che, in questo momento, al banco del Governo, siede l'onorevole Ministro dell'interno che rappresenta il Governo, ma debbo anche rilevare che, durante questa discussione importante, per molte regioni d'Italia direi estremamente importante, il Governo è stato sempre assente poichè l'onorevole Ministro competente ha fatto solo qualche rapidissima e fugace apparizione, per poi sparire con eguale rapidità. Io credo che il Senato commetterebbe un errore politico se accettasse, come tradizione ormai introdotta e consolidata, che si discutano questioni e leggi importanti in assenza del Governo, in assenza cioè del Ministro competente o comunque di un membro del Governo. Se questa abitudine diventasse

tradizione, non vi sarebbe, io credo, nessuno tra di noi, di destra o di sinistra, che non si accorgerebbe della gravità del sistema, perchè la stessa autorità del Senato verrebbe a decadere e credo che tutti noi, rappresentanti del Governo compresi, lo stesso Presidente del Consiglio, abbiano interesse che in questa situazione, che non è delle più normali e delle più tranquille, non decadano l'autorità, il prestigio, l'importanza del Parlamento.

Io pregherei il rappresentante del Governo qui presente di far valere, presso il Presidente del Consiglio, questa mia preoccupazione.

Nel discorso testè pronunciato dall'onorevole Sottosegretario che io ho ascoltato con l'interesse che meritava (perchè qui non si tratta di fare appunti personali verso un collega; sarebbe poco corretto e niente affatto cordiale; noi siamo tutti obbligati a un rispetto reciproco ed intanto abbiamo diritto ad essere rispettati in quanto rispettiamo gli altri, quindi non c'è nessuna questione di carattere personale che tocchi il Sottosegretario) nel suo discorso, dico, egli ha terminato parlando a nome del Governo.

Ora mi permetto di ricordare al nostro Presidente, prima che agli altri senatori, che il titolo terzo della Costituzione della Repubblica parla del Governo nei seguenti termini, all'articolo 92: « Il Governo della Repubblica è composto del Presidente del Consiglio e dei Ministri, che costituiscono insieme il Consiglio dei ministri ». Cioè il Governo della Repubblica, secondo la Costituzione, significa i Ministri, che collegialmente sono il Consiglio, presieduto dal Presidente del Consiglio. Questo è il Governo. È solamente questo istituto che esiste come Governo. È invalsa l'abitudine, da lunga data, ancora prima del fascismo, che i Sottosegretari possano alla Camera e al Senato parlare e rispondere a nome del Governo; ma il Governo è una cosa e i Sottosegretari sono una altra. Il Governo significa esclusivamente Consiglio dei ministri, per cui, quando l'onorevole Sottosegretario, parlando a conclusione di una legge così importante, parla a nome del Governo, è chiaro che noi ci stupiamo che non sia presente a convalidare e sostenere questa sua posizione politica il Ministro competente o un membro del Governo, tanto più che egli ha parlato affermando cose che probabilmente il Ministro competente avrebbe potuto correg-

gere, come noi abbiamo potuto constatare durante la discussione della legge sulle pensioni di guerra, allorchè l'onorevole Sottosegretario ha svolto brillantemente la sua azione dal principio fino all'ultimo e tuttavia, nella discussione conclusiva, il rappresentante del Governo, competente per materia, l'onorevole Ministro del tesoro, prese la parola per esprimere alcuni correttivi all'impostazione dell'onorevole Sottosegretario.

Mi pare che così la questione sia chiaramente posta nei suoi termini e credo che i colleghi mi perdoneranno se ancora una volta insisto su questo problema. Mi rivolgo a tutti, come è naturalmente mio dovere, ma principalmente agli antichi colleghi rappresentanti alla Camera dei deputati: a loro mi rivolgo per chiedere se si è mai vista una cosa di questo genere e se non abbiamo il diritto, nell'interesse del Parlamento, quindi del Senato, e cioè nell'interesse della Repubblica, a porre il problema senza questioni personali, ma in puri termini politici.

PRESIDENTE. Onorevole Lussu, questo problema fu posto altre volte e fu anche, con opinione unanime, risoluto. Oggi è questione di vedere, senza vulnerare il principio, se è opportuno sospendere oppure proseguire la discussione senza giungere alla votazione, nella assenza del Ministro. È un temperamento. Quanto al principio, non c'è dubbio che quando si discute un disegno di legge debba essere presente il Ministro competente. Ma, poichè la discussione è ormai avvenuta, senza che fosse sollevata la questione, potremmo profittare della presenza dell'altro Ministro presente per esaurire gli ordini del giorno, che essendo rivolti al Governo, lo investono come organo collegiale. L'onorevole ministro Scelba, molto cortesemente, mentre non era affatto impegnato in quest'Aula per problemi che lo riguardassero, è venuto tuttavia per ovviare all'assenza del collega dei Trasporti. Ritengo pertanto che per il momento il Senato possa esaurire la discussione degli ordini del giorno, salvo a rinviare poi la seduta a domani per quanto riguarda la votazione così degli ordini del giorno che degli articoli.

Restiamo allora in questa intesa: ferma restando la norma generale della necessità della presenza del Ministro competente, che ormai è

prassi assodata nel Senato ... (*Interruzione e dinieghi del senatore Uberti*).

Onorevole Uberti, lei spesso parla a vanvera! (*Commenti, ilarità*).

UBERTI. Non si era affatto rimasti intesi in questo senso!

PRESIDENTE. Onorevole Uberti, il Consiglio di Presidenza sí è occupato di tale questione con i rappresentanti della Presidenza della Camera e della Presidenza del Consiglio dei ministri. Se lei ignora quel che è avvenuto, la prego di non parlare. Vi è un accordo, ripeto, fra Governo, Camera e Senato sui principi da seguire per i nostri lavori.

MANCINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Onorevole Presidente, io chiederei che anche la trattazione degli ordini del giorno fosse rinviata a domani per le stesse ragioni che lei ha esposto.

CINGOLANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CINGOLANI. Onorevole Presidente, ella può prendere la decisione che crede: ciò rientra nelle sue prerogative, nella sua autorità. Rispettosi come tutti siamo delle prerogative della Presidenza del Senato non aggiungeremmo neppure una parola; però mi permetto di far notare, dato che lei si è appellato a noi perchè esprimessimo un parere, che le parole che ha detto l'onorevole Lussu sono state altre volte dette anche da questa parte della Camera, forse non con quella sottolineatura un po' rude che più che del parlamentare dell'opposizione, è propria del metodo di scandire le parole ed i periodi che ha il collega Lussu; le abbiamo dette in altra forma, quale si conviene, del resto, a della gente la quale vede non con piacere, ma con dolore, non valorizzato sufficientemente il Senato; ma da questo, a passare poi a proporre la sospensione dei lavori quando lo stesso Presidente ha rivolto una parola cortese verso il Ministro dell'interno che rappresenta il Governo, che è univoco, poichè le differenziazioni sono funzionali ...

PRESIDENTE. È proprio sulla decisione della questione di merito che non volevo entrare, perchè in tal caso la soluzione è evidente. Io avevo cercato di risolvere equitativamente il problema concreto. Ma se lei, onorevole Cingolani, pone il quesito se a discutere

le leggi occorre la presenza del Ministro competente, io dico che così dovrebbe essere e così normalmente è.

Quando si tratta degli articoli, per esempio, di un progetto di legge che riguarda i Codici, è chiaro che un Ministro dell'industria non potrebbe sostituire il Guardasigilli. Più che di rispetto delle norme istituzionali, è questione di buon senso. Io dunque non volevo porre il problema, ma, se lo volete porre, poniamolo. La Presidenza cerca di procedere nel lavoro speditamente: e molte volte, quando non c'è chi rileva inconvenienti od omissioni, se può, cerca di passare sopra. Ma se rilievi sorgono, non può non prendere posizione. Per esempio, per tornare al caso in esame, dovrei dire che non c'è nemmeno la delega.

CINGOLANI. C'è anche una consuetudine, c'è anche qualche precedente, come quello della discussione sul riordinamento delle Corti di assise, sul quale si è discusso ampiamente e nessuno ha sottolineato la inefficienza di quella discussione per la partecipazione o meno di Ministri in quel momento. Ora fino a tanto che il Presidente, valendosi dei suoi giusti poteri, dice: facciamo gli ordini del giorno soltanto e domani gli articoli, va bene, perchè egli è giudice della opportunità di un ordine di discussione; ma, d'altra parte, andare anche oltre e passare anche sugli ordini del giorno, ebbene, diventa questo un provvedimento che ha un suo particolare sapore e colore, per il quale vogliamo pregare il Presidente di volersi limitare a quella che è stata la decisione già presa, di fare cioè questa sera lo svolgimento degli ordini del giorno e domani passare alla discussione degli articoli.

CONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Vorrei osservare che porre questa sera la questione (intendo dire la questione posta dall'onorevole Lussu) e risolverla, sarebbe fuori luogo e fuori tempo.

Io cerco di essere equanime, perchè non appartengo ai banchi dell'opposizione a tutti i costi. Oggi si è proceduto così: un Sottosegretario ha assunto la funzione del Ministro. Da quando abbiamo cominciato i nostri lavori, nel 1948, dopo le elezioni, i Sottosegretari si sono introdotti, o meglio sono stati introdotti, poichè essi non ne avevano colpa, nelle discus-

sioni, anche politiche, e in ogni caso, importanti, sostituendo i Ministri. Tutto questo è assolutamente irregolare. La Costituzione non prevede la figura del Sottosegretario; la Costituzione prevede invece e prescrive l'ordinamento dei Ministeri, che tuttavia il Governo non si è deciso a proporre da parte sua. Il Governo, con la sua inerzia, costringerà noi a proporre, in via di iniziativa parlamentare, questo ordinamento dei Ministeri, con legge che ne determini il numero, le attribuzioni, la organizzazione, come è prescritto nell'articolo 95 della Costituzione. Si vedrà allora se l'istituto del Sottosegretario sia costituzionalmente ammissibile e se lo sia quali debbano essere le sue funzioni.

A parte tutto questo, io mi chiedo: che vogliamo fare? Vogliamo stasera risolvere in modo abborracciato la situazione? Vogliamo uscire di qui senza fare almeno un piccolo passo avanti, negando che si possa procedere nella discussione senza il Ministro responsabile? A me pare che la esigenza del collega Cingolani sia eccessiva. Dopo che è stata posta la questione dall'onorevole Lussu, tutto quello che si può fare, alle 19,45, è di andare a casa. Per fortuna sono le 19,45, perchè se la questione fosse stata posta alle 16 il problema sarebbe stato diverso: bisognava allora andare a rilevare il Ministro con una macchina e portarlo qui, per farlo funzionare, magari con la sola presenza fisica. Credo, onorevole Presidente, che noi dobbiamo agire in questo modo. Pregiudicare il principio stasera, con la discussione degli ordini del giorno, sarebbe inopportuno. Credo quindi che si debba rinviare la seduta a domani. E domani ci dovrà essere il Ministro dei trasporti a rappresentare il Governo, perchè questo è il procedimento logico e legittimo.

Non si può, tuttavia, chiudere la discussione di questo incidente senza aggiungere che il Senato deve esigere che la trattazione del problema dell'ordinamento dei Ministeri sia proposta al più presto. Il Governo non può più sfuggire a questo suo obbligo. Che cosa è questa sua indifferenza e questo disordine? Noi dobbiamo costruire l'edificio repubblicano, ma l'opera si è fermata alla Costituzione. Ci allontaniamo ogni giorno di più dalla Costituzione, la violiamo in molte maniere: si con-

tinua a vivere come si viveva trenta anni or sono. Non è possibile che si continui così. Pertanto, e per concludere, mentre io propongo all'esame del Presidente la soluzione momentanea e transitoria da me prospettata, aggiungo che deve essere prospettato al Governo il suo dovere di portare all'esame del Parlamento la legge per l'ordinamento dei Ministeri.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Conti che quando si sono discussi alcuni progetti di legge di secondaria importanza, senza il Ministro competente, vi era tuttavia una lettera del Presidente del Consiglio al Presidente del Senato, con la quale si delegava il Sottosegretario a rappresentare il Governo. Ma alla votazione i Ministri hanno assistito quasi sempre.

Comunque, ripeto ancora una volta che io non volevo porre il problema e mi ero limitato a suggerire un temperamento per procedere nel lavoro, anche perchè mi sembrava che lo stesso senatore Lussu fosse dello stesso avviso. Ma, poichè il problema è stato posto nella sua interezza, non posso più ricorrere a temperamenti. Ed essendo l'ora tarda, ritengo sia opportuno rinviare a domani tutto il seguito della discussione sul disegno di legge in esame.

#### Annunzio di interrogazioni.

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

LEPORE, *Segretario*:

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere e quali direttive intenda impartire agli Enti interessati ai lavori della monda e trapian- to del riso per la stagione 1951; riferendosi alla visita fatta dalla 10<sup>a</sup> Commissione del Senato alle provincie risicole e alla relazione presentata dalla Commissione per migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle risaie (1608).

PALUMBO Giuseppina.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se il Governo intende presentare al Parlamento la legge sulla difesa del paesaggio italiano già predisposta dal Ministero della pubblica istruzione (1609).

GASPAROTTO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno, per conoscere i risultati definitivi dell'inchiesta sui luttuosi fatti di Adrano (Catania), di cui è stato oggetto il giorno 19 gennaio 1951 l'interrogazione del senatore Ferrari e per sapere quali provvedimenti sono stati presi contro i responsabili (1610).

FIGORE, SPEZZANO.

Al Ministro del tesoro, per conoscere a che punto si trova lo studio dei tre disegni di legge annunciati dal Sottosegretario alle pensioni nel suo discorso del 24 novembre 1950 al Senato e concernenti:

a) la estensione delle disposizioni sulle pensioni di guerra ai cittadini italiani vittime di aggressioni da parte degli slavi — e loro congiunti:

b) la disciplina delle pensioni tuttora sospese per gli invalidi alto-atesini rimpatriati;

c) la estensione delle disposizioni anche agli ex appartenenti alle formazioni armate della sedicente repubblica sociale italiana.

Le provvidenze, appunto perchè preannunciate non solo dal 24 novembre 1950, ma ufficiosamente o meno autorevolmente da molto tempo prima, sono attese da quanti versano in condizioni di assoluto bisogno; e particolarmente dai congiunti che non hanno colpa e che piangono sul sacrificio dei diletti che hanno pagato con la vita l'adesione più o meno volontaria ad una idea (1611).

ZELIOLI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e delle finanze, per sapere: a) se l'Ufficio italiano dei Cambi (U.I.C.), essendo trascorsi ben cinque anni dall'entrata in vigore del decreto-legge luogotenenziale 17 maggio 1945, n. 331, abbia presentato al Tesoro dello Stato — nella sua veste di « mandatario del Tesoro stesso per la graduale definizione, sistemazione e liquidazione delle operazioni iniziate dal soppresso Istituto nazionale Cambi con l'estero (I.N.C.E.) — circostanziato, particolareggiato rendiconto sulla gestione ed amministrazione dei beni mobiliari ed immobiliari del cessato I.N.C.E., del valore di parec-

chi miliardi; b) le recondite ragioni per le quali i seguenti immobili già dell'I.N.C.E., invece di essere amministrati dall'U.I.C., per conto del Tesoro, o direttamente dallo Stato, furono o sono tuttora, in parte, gestiti dal servizio beni stabili della Banca d'Italia: 1) area fabbricabile in Roma, in via Quattro Fontane, di fronte al cinema intitolato al nome della via; 2) complesso di fabbricati adibiti ad uso di abitazioni e di negozi tra via delle Botteghe Oscure, via Caetani, via dei Polacchi e via dei Delfini; c) quali dei detti immobili siano stati alienati e da chi; d) se la rendita annua degli immobili non ancora venduti ed il ricavato di quelli venduti siano stati, rendita e ricavato, regolarmente versati nelle casse dello Stato (1612).

GRISOLIA.

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

I. 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).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1 Norme per la elezione dei Consigli provinciali (1487) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Distinzione dei magistrati secondo le funzioni. Trattamento economico della Magistratura nonchè dei magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della Giustizia militare e degli Avvocati e Procuratori dello Stato (1345-*Urgenza*).

3. Norme per il riconoscimento dei titoli di studio conseguiti in Austria o in Germania da coloro che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, e per l'abilitazione degli stessi all'esercizio della professione (1168).

4. Soppressione dell'Alto Commissariato dell'alimentazione e istituzione di una direzione generale dell'alimentazione presso il

Ministero dell'agricoltura e delle foreste (908).

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

6. 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).

III. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Deputato FABRIANI ed altri. — Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. 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*).

3. 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).

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

La seduta è tolta (ore 19,50).

---

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti