

## DLXXXVI. SEDUTA

## MERCOLEDÌ 21 FEBBRAIO 1951

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

## INDICE

Congedi . . . . .	Pag. 22918	Giunta delle elezioni (Comunicazioni) . . . . .	Pag. 22918
Disegni di legge:		Interpellanza (Annunzio) . . . . .	22964
(Trasmissione) . . . . .	22947	Interrogazioni (Annunzio) . . . . .	22964
(Presentazione) . . . . .	22947	Sul processo verbale:	
Disegno di legge d'iniziativa parlamentare (Presentazione) . . . . .	22918	PANETTI . . . . .	22917
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):			
CAPPELLINI . . . . .	22918, 22941, 22950, 22959, 22962		
CORBELLINI, <i>relatore</i> . . . . .	22918, <i>passim</i> 22962		
D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	22818, <i>passim</i> 22962		
MUSOLINO . . . . .	22919, 22929		
MANCINI . . . . .	22919, 22945, 22963		
BERLINGUER . . . . .	22919, 22927, 22929		
MASTINO . . . . .	22920, 22924		
RIZZO Giambattista . . . . .	22920, <i>passim</i> 22961		
GASPAROTTO . . . . .	22921		
LUSSU . . . . .	22923, 22925, 22955		
CONTI . . . . .	22925		
PANETTI . . . . .	22925, 22927, 22931, 22932, 22949		
TOMMASINI . . . . .	22926, 22932		
GENCO . . . . .	22929, 22933, 22939, 22951, 22960		
JANNUZZI . . . . .	22937, 22943, 22945		
BOSCO . . . . .	22945		
ZOLI . . . . .	22946		
VARALDO . . . . .	22951		
BOBBROMEO . . . . .	22951		
CASTAGNO . . . . .	22951		
MOLÈ Salvatore . . . . .	22956		
CAPPA . . . . .	22958		
CINGOLANI . . . . .	22964		

La seduta è aperta alle ore 16.

## Sul processo verbale.

CERMENATI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

PANETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI. Mi riferisco al rilievo fatto nella seduta scorsa dal senatore Lussu, appoggiato dal senatore Conti, rilievo riguardante l'assenza del Ministro nella discussione del disegno di legge relativo alle ferrovie in concessione. Desidero dire oggi quello che avrei detto ieri se fossi stato presente in Aula. In tesi generale mi sembra che, se un Sottosegretario prende il posto del Governo e parla sopra un determinato argomento, è ammesso implicitamente che il Ministro gli abbia dato mandato in questo senso. Questo rilievo lo faccio nell'interesse non solo della speditezza dei lavori, ma anche per una migliore ripartizione dei lavori

stessi e per favorire quanto più è possibile le attività legislative. Aggiungo poi una considerazione che il caso speciale autorizza, per osservare che, se una persona della competenza del senatore Battista entra in discussione su un disegno di legge riguardante una materia che gli è particolarmente familiare, poichè egli fa parte della Presidenza dell'associazione degli ingegneri e vi occupa un posto di prestigio, e poichè tutte queste qualità gli sono da tutti riconosciute, è doverosa, nei suoi riguardi, la massima considerazione, tanto più che per la legge in discussione egli, partecipando ai lavori della 7<sup>a</sup> Commissione, per tutto il loro svolgimento, ha, sull'argomento, una conoscenza tutta speciale.

PRESIDENTE. Onorevole Panetti, lei ha avuto la parola sul processo verbale e non ho inteso toglierghela, nonostante che la parola sul processo verbale possa essere concessa o per fatto personale o per dichiarazione di voto, in caso di assenza nella seduta precedente, non per riaprire una discussione esaurita, sulla presenza del Governo al lavoro legislativo.

Quanto poi all'elogio che ella ha fatto dell'onorevole sottosegretario Battista, debbo dire che nessun senatore ieri è mai entrato in considerazioni personali, che sarebbero state e sono assolutamente inopportune quando si discutono questioni di principio.

Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Ghidini per giorni 5, e Spallino per giorni 3.

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

### Presentazione di disegno di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la senatrice Merlin Angelina ha presentato il disegno di legge: « Divieto di licenziamento dai posti d'impiego e di lavoro delle donne che si sposano » (1544).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

### Comunicazioni della Giunta delle elezioni.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha comunicato che, nella seduta del 21 febbraio, ha verificato non essere contestabile l'elezione del senatore Zannerini Emilio per il collegio della Toscana e che, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dalla legge, ha dichiarato valida l'elezione stessa.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata la predetta elezione.

**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 ».

Prima che si inizi la discussione degli articoli, la Commissione ed il Governo dovranno esprimere il loro parere sugli ordini del giorno presentati.

Il primo è quello del senatore Ferrari, di cui è già stata data lettura.

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Poichè il senatore Ferrari è assente, faccio mio il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, per esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione non ha nulla in contrario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Ferrari-Cappellini, come raccomandazione.

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

PRESIDENTE. Domando al senatore Cappellini se insiste sull'ordine del giorno.

CAPPELLINI. Chiedo che sia votato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Ferrari, accettato dalla Commissione ed accettato dal Governo come raccomandazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Musolino, già letto.

Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione, come ho detto ieri, esprime il parere che l'ordine del giorno del senatore Musolino non ha nulla a che vedere con questo schema di legge. Quindi si tratta di questione che dovremo discutere in separata sede.

MUSOLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO. Il mio ordine del giorno rientra nella materia che è oggetto di questa legge. Ieri, l'onorevole Sottosegretario, rispondendo al mio ordine del giorno, ha detto che nella legge si tratta di ammodernamento, perchè si tratta dei mezzi da concedere alle ferrovie secondarie. Invece il titolo della legge parla di potenziamento delle ferrovie. Ora io dico che il concetto di ammodernamento è specifico, mentre il concetto di potenziamento è più generico e comprende anche il raccordo dei tronchi ferroviari, i quali vengono potenziati appunto dal raccordo stesso.

Comunque, insisto perchè il mio ordine del giorno sia votato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Non ho difficoltà ad accettare quest'ordine del giorno come raccomandazione. Indubbiamente non posso assumere impegni, perchè qui si indicano alcune linee precise, ben determinate. Se si seguisse lo stesso criterio per tutte le linee dell'Italia, quella tale Commissione rimarrebbe disoccupata.

Quindi, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, perchè ritengo che effettivamente sia opportuno per l'amministrazione di questa linea.

MUSOLINO. Dopo le dichiarazioni del Ministro, trasformo l'ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Mancini, Palumbo Giuseppina, Lussu e Tamburrano, di cui ho già dato lettura.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, per esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. A proposito di quest'ordine del giorno, la Commissione conferma il punto di vista già espresso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Sono disposto ad accettare l'ordine del giorno del senatore Mancini come raccomandazione.

MANCINI. Ma come raccomandazione speciale! (*Si ride*). In tal caso non insisto nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Berlinguer, Cavallera, Lussu e Giua, già letto.

BERLINGUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. L'onorevole Sottosegretario ha già dato assicurazioni, a questo riguardo, non particolarmente per le ferrovie secondarie sarde, ma in genere per le ferrovie in concessione del Mezzogiorno e delle Isole. Confido che l'onorevole Ministro vorrà confermare quelle assicurazioni ed accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, non soltanto speciale (come ha chiesto, per il suo ordine del giorno, il senatore Mancini), ma specialissima, proprio di ferro ... (*Si ride*). Ed allora mi riservo in questo caso di dire qualcosa in sede di discussione di un emendamento proposto dal collega Rizzo Giambattista.

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

CORBELLINI, *relatore*. Voglio far presente al senatore Berlinguer che effettivamente, poichè abbiamo previsto l'emendamento per il quale la soppressione di una linea deve venire approvata con legge, evidentemente, per fare una soppressione o sostituire la linea con un servizio automobilistico, dovremmo ritornare nei casi che sono considerati, e quindi la que-

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

stione verrà discussa in quella sede, dato che non è il caso di discuterla ora.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno del senatore Berlinguer come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando al senatore Berlinguer se insiste nell'ordine del giorno.

BERLINGUER. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Bosco, già letto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Bosco come raccomandazione.

BOSCO. D'accordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore De Gasperis, di cui è già dato lettura. Non essendo presente il proponente, l'ordine del giorno si intende ritirato.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Mastino, Oggiano e Sanna Randaccio, già letto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando al senatore Mastino se insiste nell'ordine del giorno.

MASTINO. Dopo le dichiarazioni del Ministro, non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Menghi, già letto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno del senatore Menghi come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando al senatore Menghi se insiste nell'ordine del giorno.

MENGHI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Rizzo Giambattista di cui ho già

dato lettura. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. Come ho detto nella relazione e nel mio intervento di ieri, noi abbiamo invitato il Governo a provvedere anche ad uno studio organico di questo tipo per ammodernare la grande rete, da cui si possono avere effettivamente delle economie, come nelle piccole reti. Non ho quindi alcuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro se accetta quest'ordine del giorno.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di accettarlo come raccomandazione.

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Dato che i concetti ispiratori dell'ordine del giorno da me presentato sembra siano stati accolti dal relatore come dal rappresentante del Governo, debbo insistere perchè l'ordine del giorno sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Rizzo Giambattista. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Tommasini, già letto.

Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta di un problema molto importante, al quale ho accennato nella relazione, per quanto non ne abbia parlato nel mio intervento di ieri. L'unificazione del materiale rotabile, secondo i criteri moderni, è un elemento fondamentale per la economia di esercizio e per la riduzione dei pezzi di ricambio. L'ordine del giorno esprime quindi un voto che tecnicamente tutti coloro che hanno a cuore la semplicità dei servizi debbono poter accogliere con vivo piacere.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro se accetta quest'ordine del giorno.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di accettarlo.

PRESIDENTE. L'ultimo ordine del giorno è quello dei senatori Buizza e Zane che è sulla stessa linea dell'ordine del giorno Ferrari, già

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

approvato. Chiedo alla Commissione e al Ministro se l'accettano.

CORBELLINI, *relatore*. Lo accetto.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Anche io.

PRESIDENTE. È così esaurito l'esame degli ordini del giorno.

GASPAROTTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Gasparotto, se ella ha chiesto la parola per dichiarazione di voto, l'avverto che non è stata chiesta la votazione per il passaggio agli articoli. Ad ogni modo, le do la parola, purchè il suo intervento sia conciso.

GASPAROTTO. Mi rivolgo direttamente all'antico amico e assertore del principio della nazionalizzazione delle ferrovie, al ministro D'Aragona. Era da attendersi che la presentazione di un disegno di legge per l'ammodernamento delle ferrovie secondarie facesse riaffiorare nella discussione il più vasto problema della nazionalizzazione di tutti i trasporti ferroviari. Invece, nella relazione ministeriale non è detto verbo a riguardo; probabilmente non ne ha scritto il Ministro nella sua relazione più che per ragioni di principio, per motivi contingenti, in quanto il riscatto da parte dello Stato delle ferrovie in concessione privata importerebbe all'erario un onere tanto imponente che non sarebbe sopportabile. Comunque, anche a questo riguardo sarebbe stato opportuno che il Governo avesse presentato il piano generale di quello che possa costare il riscatto delle ferrovie. Per fortuna, il sottosegretario Battista, nel rispondere agli oratori a chiusura della discussione, ha detto, e risulta dal resoconto sommario, sempre fedele, che « per quanto concerne la nazionalizzazione, il Governo non ha idee preconcrete e lo ha dimostrato immettendo nella rete dello Stato due linee per le quali sono scadute le concessioni. Non è però con la nazionalizzazione che si risolve senz'altro il problema delle ferrovie concesse e lo dimostra il confronto dei dati di costo fra le linee esercite dalle Ferrovie dello Stato e le linee in concessione.

È quindi assai più utile e anche più conveniente, per l'economia nazionale, procedere con lo strumento legislativo in discussione all'ammodernamento e al potenziamento delle linee concesse, piuttosto che ad addossare allo Stato

il gravame di alcuni miliardi per il riscatto delle concessioni ». Sarebbe stato bene che a questo riguardo ci fossero stati chiarimenti ben più ampi, anzichè una dichiarazione notevole ma generica come quella che risulta dal resoconto. Il relatore poi, nella sua lucida dichiarazione (il relatore è un tecnico di primissimo piano, tanto è vero che ha avuto l'onore di essere stato chiamato ad assumere una cattedra assai importante presso il maggior istituto tecnico del nostro Paese), nella sua relazione ha scritto, e su questo punto richiamo l'attenzione del Ministro perchè ciò che ha detto il relatore deve considerarsi e deve essere assunto a impegno di Governo: « il potenziamento si intende attuarlo soltanto con quelle linee che contribuiscano effettivamente all'economia di una zona favorendone gli scambi e gli sbocchi quando in sostanza vi siano le condizioni per un traffico continuo. Per gli altri casi si proseguirà nella politica in atto per la sostituzione del mezzo su rotaia con quello su strada ». Ecco una dichiarazione che va messa in rilievo. Senonchè, faccio presente al relatore e al Ministro che proprio di questi giorni una delegazione delle ferrovie federali svizzere si è recata in Val d'Olonza per trattare la riattivazione della linea Castellanza-Mendrisio, per Val Morea, linea destinata all'allacciamento alla grande linea internazionale del Gottardo. Questa linea, alla vigilia della prima guerra europea, era stata inaugurata con grande giubilo delle popolazioni di qua e di là del confine; poi fu abbandonata perchè non redditizia. Se si intende di riattivarla, occorre anche darle nuovo impulso, cioè fare in modo che essa possa sganciare la grande linea di Chiasso dal soverchio peso che grava su di essa. Soltanto così potremo aver ragione d'andare incontro a nuove spese; altrimenti è meglio che l'erba continui a crescere sulle arrugginite rotaie di queste linee improduttive.

Un accenno garbato ma profumato di ironia ha fatto il nostro relatore circa un'impresa ferroviaria di carattere preistorico che non conferisce prestigio alla industria lombarda: si tratta nella nota tramvia Magenta-Milano che penetra quasi nel cuore della città. Il pubblico milanese la gratifica con un titolo dispregiativo, che ricorda una delle salaci frasi di Carlo

Porta. Ora, per quanto i giornali abbiano annunciato che questa linea sarà modernizzata attraverso un cambiamento di trazione, mi associo al voto del relatore che cioè scompaia dalle linee milanesi per essere sostituita da mezzi ben più idonei. Però, non per riabilitare il prestigio di questa linea ma per rendere alla mia città l'onore che le spetta, debbo ricordare al relatore e al Ministro che se vi è una ferrovia in concessione privata che non reca onore al nostro Paese, ve n'è un'altra proprio nella stessa città, la ferrovia Nord-Milano, la quale non solo gareggia, ma supera in regolarità di servizio la linea statale che porta al lago Ceresio, per attrezzatura, per velocità e disciplina; essa, fra l'altro, osserva rigorosamente gli orari che invece non hanno fortuna nella linea statale.

Onorevoli colleghi, poichè siamo in tema di trasporti debbo ricordare che a Milano è in corso lo sciopero della gente dell'aria. L'aviazione italiana è in crisi; in questi giorni, di tre società esercenti linee di aviazione, una ha già smobilitato, e il suo personale è stato interamente licenziato. Il Ministro dei trasporti è pregato, in accoglimento dei voti emessi recentemente in una solenne adunanza a Roma, di far rilevare al Presidente del Consiglio la urgenza e la necessità che il problema dell'aviazione sia affrontato con risolutezza e deciso con mezzi adeguati, per non andare incontro allo scorno che dal cielo d'Italia scompaiano le ali italiane.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione.

Il senatore Rizzo Giambattista propone di sostituire la dizione del titolo del disegno di legge con la seguente: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per illustrare quest'emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. L'onorevole relatore stesso, nel suo discorso veramente notevole, ha indicato il titolo della legge così come io l'ho suggerito, accettando con ciò implicitamente il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Corbellini, relatore, per esprimere il

parere della Commissione su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione accetta l'emendamento Rizzo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Aragona, Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo l'accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del senatore Rizzo Giambattista modificativo del titolo del disegno di legge, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 1:

#### Art. 1.

Il Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, numero 410, per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, determinerà — per le ferrovie, le tramvie e le filovie extraurbane e per le funivie (intendendovi comprese le funicolari) concesse all'industria privata od a regioni, comuni, province e consorzi, che rivestano carattere di notevole interesse pubblico — quali di esse siano suscettibili di risanamento economico mediante il potenziamento e l'ammodernamento o la trasformazione degli impianti e del materiale rotabile, il cambiamento dei sistemi di trazione o la sostituzione con altro sistema di trasporto, e quali di esse debbano considerarsi anti-economiche in base al successivo articolo 6.

Ai fini della classificazione di cui al comma precedente saranno tenuti presenti — oltre che i benefici derivanti dagli ammodernamenti e dalle trasformazioni di cui sopra nei riguardi del traffico e della economia dell'esercizio — secondo le risultanze del piano finanziario istituito con i criteri di cui al successivo articolo 6 — anche il contributo della linea o del gruppo di linee al complesso delle comunicazioni della zona, l'apporto di traffico alle linee ferroviarie principali o alle grandi comunicazioni stradali od autostradali, nonchè le

funzioni economiche e sociali assolvibili nel pubblico interesse dalle singole linee potenziate, ammodernate o trasformate.

I senatori Lussu, Mancini e Palumbo Giuseppina, hanno presentato il seguente emendamento:

« Nel primo comma, dopo le parole: " per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione " aggiungere le altre: " di cui farà parte un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale " ».

CORBELLINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *relatore*. Poichè si tratta di Commissioni squisitamente tecniche che devono studiare determinati tipi di trasporti, non vedo l'assoluta necessità che ci sia un rappresentante della Regione, il quale può essere utile in problemi di economia generale, ma non in un problema particolare e tecnico. Non è previsto un rappresentante neanche per quanto concerne la sistemazione dei danni di guerra che si risolve anche in un ammodernamento.

Inserire un rappresentante della Regione quando questo non è previsto per gli ammodernamenti che si fanno secondo la legge per la ricostruzione dei danni di guerra, darebbe luogo ad una disparità incongrua, ad una discontinuità che dopo tutto non sarebbe neanche necessaria. Quindi potrei eventualmente accedere all'idea di modificare tutta la situazione oppure, se non è possibile, lasciarla immutata nei due casi.

Inoltre bisogna aggiungere che la Commissione funziona bene e non ha dato luogo a divergenze e pertanto, da un punto di vista sostanziale, l'inserimento di rappresentanti delle Regioni non mi sembra necessario.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Ritenevo che questa proposta aggiuntiva dovesse essere accolta con il consenso della intera Commissione, come penso che non possa mancare il consenso del Ministro. Il senatore Corbellini ha obiettato che la Commissione ministeriale è una Commissione tecnica e pertanto non vi sarebbe la

ragione che di questa Commissione facesse parte il rappresentante della Regione. A ciò io risponderai che la Commissione non è puramente tecnica poichè non esiste nulla di puramente tecnico. Non era un tecnico lo stesso senatore Corbellini quando, in qualità di Ministro dei trasporti, passava per il massimo tecnico del problema. Non esiste nulla quindi che sia prettamente tecnico ed esclusivamente tecnico. Tuttavia se il Senato dovesse pensare che proprio questa Commissione, a differenza di ogni altro organismo del genere, sia particolarmente e in modo eccezionale a carattere tecnico, mi permetto di osservare che la Giunta regionale può designare un suo rappresentante tecnico che collabori tecnicamente alla soluzione del problema. Ma non può sfuggire a nessuno, tanto meno al presidente della Commissione, che questo emendamento ha carattere non solo tecnico e che il non inserirlo nella legge significherebbe arrecare un torto alla Regione che già esiste. Naturalmente, quando si introduce il rappresentante della Regione in questa legge, si pensa anche a tutte le regioni d'Italia che dovranno essere costituite; ma non si può dimenticare che esistono quattro Regioni a statuto speciale, le quali sono particolarmente interessate. Significherebbe veramente una mancanza di riguardo all'ente Regione che esiste, il volerlo escludere. Se io non avessi presentato questo emendamento, la cosa poteva passare inosservata; penso anzi che il Presidente e la Commissione non ci abbiano pensato per nulla. Ma una volta richiamata l'attenzione della Commissione, del Ministro e del Senato su questo problema, mi pare che non si possa non accettare questo nostro emendamento che riguarda non solo la Sardegna, bensì la Sicilia e le altre regioni dell'alta Italia e le regioni che saranno costituite tra poco, almeno così speriamo.

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, vorrei sottolineare anzitutto che della Commissione interministeriale prevista dalla legge del 1949, si dovrà tornare a parlare a proposito dell'emendamento da me proposto all'articolo 10.

Mi duole ora di non poter essere d'accordo con il senatore Lussu, concordando invece con il relatore, onorevole Corbellini. La aggiunta di un designato dalla Giunta regionale nella Commissione interministeriale tecnica verrebbe a mutare non soltanto la composizione ma anche il carattere della Commissione.

Come ho cercato di porre in rilievo durante la discussione generale, e di sintetizzare con il mio articolo primo sostitutivo di quello proposto, il compito della Commissione è di natura prettamente tecnica, basandosi soprattutto su quel piano finanziario il cui esame deve servire a giudicare la linea in discussione. A questo esame tecnico si sovrappone un esame politico-sociale che viene demandato all'organo politico, cioè al Ministro dei trasporti, che in questa sua funzione viene poi sottoposto naturalmente al controllo del Parlamento. Anzi, nella ipotesi che si voglia sopprimere la linea, gli stessi poteri del Ministro non basterebbero, dovendosi portare la questione davanti al Parlamento in cui vi sono autorevoli parlamentari delle varie Regioni, come lo stesso senatore Lussu, che indubbiamente tutelerebbero efficacemente, sul piano politico-sociale, le esigenze specifiche, nel campo dei trasporti, delle Regioni, siano esse a statuto comune, siano esse a statuto speciale.

Se poi la Regione vuole fare osservazioni dal punto di vista tecnico rispetto a una determinata linea, nulla vieta che queste osservazioni vengano portate, in forma di proposta o di voto, davanti alla Commissione tecnica.

Ritengo quindi — salvi naturalmente i poteri attribuiti dalle leggi alla Regione in materia di trasporti — che l'emendamento proposto dal senatore Lussu non possa essere accolto, non rispondendo ad alcuna effettiva esigenza.

MASTINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTINO. Io mi attendevo dalla parola del senatore Rizzo, in quanto è venuta dopo quella del collega Lussu, che rispondesse agli argomenti che questi aveva esposto a favore del proprio emendamento. Invece non ho udito nessuna risposta. L'onorevole Lussu aveva detto: se la Commissione ha carattere puramente tecnico, il che nego, non si capisce perchè i tecnici indicati dalla Regione non possano fornire un contributo di tale carattere.

Questa è la prima delle argomentazioni del collega Lussu, che è rimasta senza risposta. D'altra parte, io adesso accenno molto riassuntivamente anche ad un altro argomento indicato dal proponente l'emendamento, ed è questo: non è possibile, in pratica, fare una distinzione assolutamente precisa, che separi quella che è una funzione tecnica, da quella di indole politica e sociale. La verità è che il Ministro dovrà decidere, ed è giusto che decida, dopo avere dato la possibilità alle Regioni interessate di dire la loro parola, anche attraverso quelli che chiamiamo tecnici, anche se non sono soltanto tali. Il relatore ha creduto però di controbattere questo argomento ed ha detto: non intenderei perchè nella legge sui danni di guerra ci debba essere una Commissione tecnica senza elementi di carattere regionale, mentre l'inverso avverrebbe in questo caso. La risposta è chiara, e poco dopo se l'è data lo stesso relatore. La risposta è questa: anche quelle Commissioni dovranno essere allargate e vivificate con la introduzione di elementi e di rappresentanti delle Regioni. Per questi motivi, dichiaro che voterò a favore dell'emendamento dell'onorevole Lussu.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per esprimere l'opinione del Governo su questo emendamento.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Veramente io non vedo quale sia la ragione per la quale si debba introdurre in questa Commissione un rappresentante della Regione. Non è che io faccia una questione di principio, poichè non credo che si verificherebbero conseguenze di qualche gravità se eventualmente si introducesse un rappresentante della Regione.

Si osserva che questa Commissione ha carattere tecnico, ma io ritengo che non vi sia nulla di puramente tecnico al mondo, poichè tutto il tecnico è anche politico, e quindi, logicamente, quando la Commissione esamina se si deve sovvenzionare una linea o meno, esercita una funzione che ha carattere tecnico, ma anche carattere politico. Mi chiedo, però, se è davvero necessario che intervenga un rappresentante della Regione perchè ci sia nella Commissione l'elemento politico ed il contributo politico. Probabilmente la tesi è questa: siccome ci sono degli interessi particolari della Regione, è desiderio legittimo che, ogni qualvolta si debba trattare un problema di carattere finan-

ziario, così come ne sono contemplati da questa legge, intervenga un rappresentante della Regione.

Ma c'è un altro argomento che non va trascurato: in fondo è una Commissione che deve sovvenzionare e che ha prevalentemente un carattere finanziario. Ma chi paga? Lo Stato. Non è che la Regione intervenga in qualunque modo a contribuire al finanziamento di questa legge. Essa non interviene affatto; e allora per quale ragione deve intervenire quando si tratta di distribuire quello che è dello Stato?

Anche da questo punto di vista, dunque, non vedo la ragione per essere favorevoli. Qualcuno ha già risposto che il lato politico lo porta il Ministero, il Governo, il quale compie un'azione che è continuamente e permanentemente soggetta al controllo del Parlamento; nel Parlamento ci sono anche i rappresentanti della Regione, che possono eventualmente sostenere tutte le tesi che sono a favore della Regione e quindi criticare l'opera del Ministro se ritengono che gli interessi della Regione siano stati lesi.

Per questa ragione non mi pare sia il caso di introdurre un rappresentante della Regione, ma se il Senato è d'avviso contrario non sarò certo io ad oppormi.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento aggiuntivo dei senatori Lussu ed altri al primo comma. Tale emendamento di cui ho già dato lettura, non è accettato dalla Commissione.

CONTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Credo e spero che il Senato non sia d'accordo con il relatore e neppure con il Ministro. L'onorevole Corbellini sa come io apprezzi il suo valore, ma il problema a me pare debba essere risolto nel senso proposto dall'onorevole Lussu. Dico subito con la massima chiarezza quello che pensavo al principio dell'esame dell'emendamento: se si fosse trattato della rappresentanza collettiva nelle Commissioni delle Regioni, cioè di tutte nello stesso tempo e per ogni oggetto, sarei stato coerente con me stesso e avrei detto: le funzioni delle Commissioni ritengo siano di carattere prevalentemente tecnico, industriale, e perfino commerciale. Ero, perciò, un po' incerto; ma quando

ho sentito che si tratterebbe di introdurre volta a volta, e per la trattazione di un problema locale un rappresentante delle regioni, quindi di risolvere il problema di una regione, ho detto: adesso entriamo in un campo di piena ragionevolezza. Che cosa significa che in una Commissione composta di burocrati entri anche un interessato, un conoscitore della situazione ambientale di una Regione, delle situazioni di fatto, per le quali la Commissione composta di tecnici, composta di persone che non conoscono i luoghi, può essere illuminata e meglio avviata?

Vedendo la questione sotto questo profilo, credo che il Senato debba accogliere l'emendamento del senatore Lussu e dei colleghi firmatari. Siamo di fronte ad una necessità pratica non ad una astrazione; diamo la possibilità di collaborare con una parola concreta in quella Commissione che deve decidere della sorte di un certo servizio.

Io voterò a favore e prego i colleghi che hanno un concetto pratico della nostra funzione di votare l'emendamento.

PANETTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI. Faccio osservare che le Regioni non sono ancora costituite che in una parte minima del nostro Stato e per conseguenza si verrebbe a creare una disparità di trattamento nei riguardi delle diverse parti del territorio italiano, potendo solo alcune di esse (quelle che sono già costituite in Regioni) fruire del vantaggio di un intervento diretto nella istruttoria relativa alle ferrovie che le interessano.

Per queste ragioni, per questa disparità di trattamento, voterò contro l'emendamento.

LUSSU. È questo un problema che non è certo secondario. Se la Regione è stata introdotta nella riforma dello Stato evidentemente ha una importanza e dobbiamo tenerne conto.

PRESIDENTE. Onorevole Lussu, ella ha già parlato. Non posso ridarle la parola.

LUSSU. Permetta, onorevole Presidente, il fatto nuovo è la dichiarazione del Ministro ed io tengo conto che il Ministro si rimette al Senato cioè non ne fa una questione di principio. Ed allora io mi permetto di chiarire il punto sul quale il Ministro ha insistito ed ha

preso personalmente, rimettendosi al Senato, una posizione critica.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Lussu, siamo in sede di dichiarazioni di voto; non è possibile riaprire la discussione sull'emendamento.

LUSSU. Il Ministro ha detto: la Commissione è tecnico finanziaria, cioè deve pensare alla ripartizione dei fondi, ecc. ecc. Ora, poichè i fondi sono dello Stato, che c'entra la Regione? Ma io mi permetto di attrarre l'attenzione dei dei colleghi sull'articolo 1 dove è detto che la Commissione non è chiamata soltanto a ripartire i fondi, ecc. ecc., ma anche « a dare la sua opinione sul contributo della linea, sul gruppo delle linee, sul complesso delle telecomunicazioni, sul rapporto del traffico, ecc. ecc. », che sono tutte considerazioni di pertinenza locale.

PRESIDENTE. Onorevole Lussu, lei riapre la discussione sull'emendamento. Non è possibile.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Tommasini. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Voglio notare qui ai colleghi della 7<sup>a</sup> Commissione quello che fu detto in sede di Commissione, quando si trattò di includere elementi della Regione; però nell'emendamento metterei al plurale « delle Regioni », perchè vi possono essere comunicazioni che interessano diverse Regioni. Tuttavia io pregai di inserire a maggior ragione i rappresentanti delle Camere di commercio.

Per queste ragioni io voto contro l'emendamento dell'onorevole Lussu.

PRESIDENTE. Chi approva l'emendamento aggiuntivo dei senatori Lussu ed altri è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Rizzo Giambattista e Panetti hanno presentato due emendamenti sostitutivi dell'intero articolo 1. Ne do lettura:

« Sostituire la dizione dell'articolo con la seguente:

” Il Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, e tenuto anche conto delle funzioni sociali delle singole linee, determina quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione possano essere risanate

mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti, del materiale rotabile o del sistema di trasporto.

” La eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge ” ».

RIZZO Giambattista.

« Sostituire la dizione dell'articolo con la seguente (recante modificazioni puramente formali):

” La presente legge riguarda le ferrovie, le tramvie, le filovie extra urbane e le funivie (intendendovi comprese le funicolari) concesse all'industria privata ovvero a Regioni, Provincie, Comuni o consorzi, quando esse rivestano carattere di interesse pubblico.

” Il Ministero dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale, di cui all'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, per la riattivazione dei pubblici servizi in concessione, determinerà quali di essi siano suscettibili di risanamento economico, mediante il potenziamento, l'ammodernamento o la trasformazione degli impianti e del materiale rotabile, o il cambiamento dei sistemi di trazione e quali di essi si debbano, invece, considerare antieconomici.

” Ciò in base alle risultanze del piano finanziario istituito coi criteri di cui al successivo articolo 6, dal quale piano dovranno risultare i possibili vantaggi che gli ammodernamenti e le trasformazioni citate siano atti ad assicurare, sia nei riguardi del volume del traffico, sia in quelli della economia dell'esercizio.

” Si terrà conto anche del contributo che la linea o il gruppo delle linee considerate possono dare al complesso delle comunicazioni della zona, nonchè delle loro particolari funzioni economiche e sociali per le quali si debbano riconoscere in esse titoli preferenziali rispetto ad altri sistemi di trasporto su strada ordinaria, da cui potrebbero essere sostituite ” ».

PANETTI.

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per illustrare il suo emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, dirò poche cose, sia per non tediare il Senato, tanto più che ho presentato molti emendamenti, sia perchè spero che il collega Panetti possa aderire al mio emendamento sostitutivo il quale si ispira al principio napoleonico che le leggi debbono essere brevi e chiare. Io spero che l'affermazione dei principi fondamentali della legge contenuta nell'articolo sostitutivo da me proposto sia perspicua. Infatti nell'articolo viene detto con assoluta precisione quali sono i compiti dei vari organi che intervengono nel procedimento amministrativo che si conclude con la dichiarazione di risanamento di una linea e quindi con l'approntamento dei mezzi finanziari necessari al risanamento stesso. Il Ministro dei trasporti nella sua funzione politica valuterà le esigenze sociali soddisfatte dalla linea. Si avrà poi l'intervento eventuale del Parlamento, nel caso in cui il giudizio dell'organo politico, cioè del Ministro, si volga a favore della dichiarazione di impossibilità di risanamento della linea, e quindi della convenienza della soppressione della linea stessa.

Per quanto riguarda il testo della Commissione, vorrei far notare — e con questo non credo di mancare di rispetto ai senatori che fanno parte della Commissione, dato che l'articolo, opportunissimo, venne stilato in fretta in seduta, per cui, come tutti noi abbiamo esperienza, non fu possibile evitare qualche sovrabbondanza o anche qualche leggera improprietà — che nell'articolo 1 si parla, per esempio di concessioni alla industria privata o a Regioni, Comuni, Province e consorzi.

Ora, per quanto riguarda le Regioni, sappiamo tutti che le Regioni potranno assumere pubblici servizi ed anche l'esercizio di linee di trasporto, ma allo stato attuale non è esatto che gestiscano tali servizi, per cui potrebbe sorgere l'equivoco che il provvedimento non si riferisca al risanamento delle linee in atto, ma anche eventualmente alle linee che saranno create in futuro.

Inoltre nell'articolo proposto manca il riferimento alle concessioni in favore degli enti pubblici e delle società di azionariato pubblico, motivo per cui ho dovuto adottare quella formulazione così ampia che il Senato ha già approvato nel titolo della legge.

Così anche per quanto riguarda l'ultimo comma proposto, per l'accertamento della economicità della linea si fanno intervenire elementi che debbono essere tenuti in dovuto conto, ma dall'organo politico, cioè dal Ministro, e non dalla Commissione che deve formulare un giudizio tecnico.

Per questi motivi prego la Commissione di accettare l'articolo sostitutivo da me proposto ed il Senato di approvarlo.

PANETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI. Non ho difficoltà ad accettare l'invito del senatore Rizzo; faccio però osservare che nel testo da lui redatto non si accenna al piano finanziario. Se però la Commissione ritiene che questa omissione sia compensata dall'articolo successivo, che parla appunto del piano finanziario, dichiaro di associarmi all'emendamento del collega Rizzo, rinunciando al mio.

BERLINGUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. Quando, dopo le precise assicurazioni del Governo, ho dichiarato di trasformare in raccomandazione l'ordine del giorno che reca, con la mia, la firma dei colleghi Lussu, Cavallera e Giua, cioè dei senatori sardi del gruppo socialista, ho aggiunto che mi riservavo di dire qualche parola anche sul contenuto di questo ordine del giorno, in sede di discussione dell'emendamento del collega Rizzo, emendamento che accetto soprattutto tenendo conto del suo ultimo comma, che costituisce una più chiara innovazione al disegno di legge governativo ed anche a quello, modificato nel testo, della Commissione.

GENCO. Ma la Commissione lo ha messo all'articolo 4.

BERLINGUER. Preferisco la formula più precisa adottata dal collega Rizzo.

Quel mio ordine del giorno rispecchiava una esigenza di carattere locale ma che poteva anche essere trasferita su un piano più ampio; comunque dal punto di vista locale su quella esigenza i rappresentanti dell'isola sono unanimi. Anche durante la discussione al Senato ne abbiamo avuto conferma nei discorsi del collega Azara e del collega Oggiano e nel discorso e nell'ordine del giorno del collega Mastino, oltre che nell'ordine del giorno nostro,

poichè la verità è che ogni soppressione o sospensione di linee o di tratti di linee, delle poche ferrovie in concessione che esistono in Sardegna, segnerebbe un arretramento di decenni per la nostra isola. La presentazione di questo disegno di legge ha già determinato oltre che un allarme nella popolazione sarda, anche una altra ripercussione preoccupante perchè appena se n'è avuta notizia, come ha già accennato il senatore Azara, una delle società concessionarie ha sospeso alcune coppie di treni.

Quando sentivo l'onorevole sottosegretario Battista ricordare che da bambino veniva accompagnato dal padre a veder passare i treni, tornava alla mia mente il ricordo di ben altro: quando noi eravamo bambini, la Sardegna combatteva per strappare al Governo le linee ferroviarie essenziali e la battaglia fu ancora più lunga e più dura per la nazionalizzazione di una parte della rete. Io ricordo quella lotta e perciò aderisco in pieno a quanto ha detto in sede di discussione generale sulla nazionalizzazione delle ferrovie il nostro collega Mancini. Oggi privare di una delle sue linee la Sardegna significherebbe attentare alla sua rinascita. Per queste linee concessionarie (voglio usare una terminologia di circostanza) in questo disegno di legge che appare un carrozzone, si potrebbe dire che esse rappresentano delle umili carrozzelle spesso affidate a cocchieri scorretti! (*Commenti*). Proprio così: recentemente ho denunciato al Governo (e ne ha parlato anche la stampa) che l'amministrazione di una di queste società concessionarie è stata inadempiente ai suoi obblighi verso l'Istituto della previdenza sociale, in modo che i suoi dipendenti rischiano di essere licenziati senza alcun diritto a pensione. Ecco perchè ho approvato *toto corde* l'ordine del giorno Ferrari.

Il disegno di legge parte dal presupposto che i trasporti debbano essere regolati come una impresa affaristica. Dobbiamo tener conto, invece, di ben altri riflessi sociali ed economici. E lasciate che nel dilemma più volte prospettato di un dualismo fra la ruota e la gomma io soggiunga che, senza esser preda di paranoia, scorgo l'ombra della F.I.A.T., e dell'ingegner Valletta. Confido che il Senato vorrà tener conto, approvando l'emendamento Rizzo, delle esigenze della Sardegna e di tutto il Mezzogiorno. Noi saremo vigili perchè non

si rechi alcun altro attentato alla nostra rinascita. (*Approvazioni dalla sinistra*).

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

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione di fronte ai tre tipi di articoli 1 ed anche un po' in omaggio al desiderio espresso dal senatore Mancini, ha cercato di scegliere quello che fosse più conciso e letteralmente più corretto. Dei tre tipi di articolo 1 il più conciso e più completo mi sembra esser quello del senatore Rizzo. Sono del parere che forse la legge migliora accettando l'emendamento del senatore Rizzo; soltanto per tener conto di quello che ha giustamente detto il senatore Panetti poc'anzi, nella proposizione « tenuto anche conto delle funzioni sociali delle singole linee » si potrebbe sostituire alla parola « sociali » la espressione « economico-sociali ». Non è che ciò sia necessario in quanto che la parte economica è trattata successivamente dall'articolo 6, e quindi è già considerata, ma per venire incontro all'osservazione del senatore Panetti penso che si possa accettare l'aggiunta.

Comunque, esprimo il parere della Commissione secondo cui l'articolo 1 emendato dal senatore Rizzo può venire accettato.

RIZZO GIAMBATTISTA. D'accordo anche con il senatore Panetti, che ritira la sua proposta di modificazione, modifico il mio emendamento secondo il suggerimento dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere la opinione del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'emendamento proposto dal senatore Rizzo, perchè mi pare che sintetizzi tutto quello che è esposto negli altri due tipi di articoli proposti. Non ho difficoltà ad accettare anche la modifica in « economico-sociali » della parola « sociali », per quanto, quando si dice « sociali », mi pare che vi si comprenda anche l'« economico ».

PRESIDENTE. Il senatore Musolino ha proposto di aggiungere all'emendamento Rizzo, dopo le parole « possano essere risanate mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione ... » le parole « o completamento »

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore,

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

per esprimere il parere della Commissione su questa proposta di modificazione.

CORBELLINI, *relatore*. Non è possibile aggiungere le parole « o completamento », perchè ciò modificherebbe tutta la fisionomia della legge facendo fare altre ferrovie che non sono comprese nella legge.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Dichiaro subito, onorevole Presidente, che voterò a favore dell'emendamento Rizzo. Mi preme, tuttavia, far rilevare all'onorevole Berlinguer che la Commissione, su mia proposta, si è preoccupata dell'eventuale soppressione di linee in qualsiasi Regione, e particolarmente in quelle della Sardegna, della Sicilia, della Calabria, della Basilicata e di altre parti dell'Italia meridionale, aggiungendo l'ultimo comma dell'articolo 6. Se il senatore Berlinguer avesse assistito alla discussione del disegno di legge e avesse ascoltato quello che io e molti altri colleghi abbiamo detto sulla soppressione di linee, avrebbe compreso subito che il comma proposto dall'onorevole Rizzo può essere indifferentemente inserito all'articolo 1, come all'articolo 6.

Quanto alla lamentata soppressione di una coppia di treni sulle linee della Sardegna, onorevole Berlinguer, mi consenta di dirle che le società non possono, senza la preventiva autorizzazione dell'Ispettorato regionale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, neanche modificare gli orari dei treni. Quindi, se quanto ella ha detto è accaduto, vi deve essere stata l'autorizzazione del suddetto Ispettorato, la quale deve essere stata provocata da qualche ragione di primissimo ordine, come la deficienza di materiale rotabile o da altri motivi. Comunque, se fosse accaduto qualche fatto del genere, può ricorrere, prima ancora che al Ministero, all'Ispettorato regionale della motorizzazione.

BERLINGUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. Io ho ritirato l'ordine del giorno non solo perchè ho tenuto conto di quella innovazione già introdotta dalla Commissione, ma soprattutto, perchè l'onorevole Sottosegretario, a nome del Governo, ha dato assicurazione precisa che si userà una speciale cautela, per quanto riguarda il Mezzogiorno e le Isole, in materia di soppressione di treni.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Musolino se mantiene la sua proposta di modificazione all'emendamento Rizzo.

MUSOLINO. Ho presentato l'emendamento aggiuntivo perchè vi sono impianti incompleti in ogni stazione delle calabro-lucane. Se lei, onorevole Corbellini, va sulla linea da Gioiatauro a Cinquefonti, noterà stazioni a un solo binario che oggi non sono più assolutamente sufficienti.

Ora, dato che si sta votando una legge per il potenziamento perchè non dobbiamo adoperare una parola che consenta domani al Ministro dei trasporti di chiedere dei fondi al Tesoro? Perchè dobbiamo strozzare questa facoltà? Insisto dunque nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento aggiuntivo del senatore Musolino al nuovo testo dell'articolo 1 proposto dal senatore Rizzo Giambatista. Tale emendamento, di cui ho già dato lettura, non è accettato dalla Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Avverto che i senatori Genco, Schiavone, Italia, Jannuzzi, Ciasca e Lazzaro hanno proposto di aggiungere, al primo comma del testo della Commissione, alle parole « o la sostituzione con altro sistema di trasporto » le altre « o altre provvidenze previste da leggi in vigore ».

Poichè i presentatori hanno dichiarato di riferire l'emendamento anche al testo dell'articolo 1 proposto dal senatore Rizzo, l'emendamento stesso deve essere posto in votazione prima di quello del senatore Rizzo.

Domando al relatore e al Ministro se lo accettano.

CORBELLINI, *relatore*. Poichè le provvidenze di cui all'emendamento sono previste da leggi speciali, non mi sembra il caso di farvi riferimento in questo disegno di legge. Si intende che quelle ferrovie debbano fruire delle provvidenze già in atto.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Poichè il presente provvedimento non abolisce le provvidenze esistenti, anch'io sono del parere di non accettare l'emendamento Genco.

GENCO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro e del relatore, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo ora in votazione l'articolo 1 nel testo proposto dal senatore Rizzo e modificato secondo l'emendamento Lussu.

Ne do lettura:

#### Art. 1.

Il Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, di cui farà parte un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale, e tenuto anche conto delle funzioni economico-sociali delle singole linee, determina quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione possano essere risanate mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti, del materiale rotabile o del sistema di trasporto.

La eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie concesse all'industria privata od a Regioni, Comuni, Province e consorzi, le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese le quote relative ai fondi speciali, stabilite dagli atti di concessione, potranno essere variate in relazione alle mutate condizioni di cui sopra e corrisposte nella nuova misura per tutto il periodo della concessione nonchè per la maggior durata di essa ai sensi dell'articolo 9 della presente legge.

Qualora la sovvenzione stabilita dagli atti di concessione non sia ripartita nelle due quote afferenti la costruzione e l'esercizio, sarà preliminarmente provveduto a tale ripartizione in base all'articolo 35 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

La nuova sovvenzione avrà decorrenza dal 1° luglio 1951 per le linee o i tratti di linea

in esercizio a quella data; o dal giorno del ripristino del servizio, per le linee o tratti di linea, che, distrutti o danneggiati per eventi bellici, non siano stati ancora riaperti all'esercizio alla data medesima.

Per le linee cui, con l'atto di concessione o con altri atti successivi, non sia stata accordata sovvenzione, può essere assegnata, quando risulti giustificata in base al piano finanziario di cui al successivo articolo 6, una sovvenzione di esercizio con decorrenza 1° luglio 1951 e per la residua durata della concessione.

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. In dipendenza dell'approvazione dell'articolo 1 nel testo da me proposto, nell'articolo 2 ed in quelli seguenti occorre sostituire le parole: « ferrovie, tramvie e filovie extraurbane e funivie concesse all'industria privata od a Regioni, Comuni, Province e consorzi » con le altre: « ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione ».

PRESIDENTE. Va bene, onorevole Rizzo.

Pongo allora in votazione l'articolo 2 così modificato. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 3.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie concesse all'industria privata od a Regioni, Comuni, Province e consorzi mediante l'ammodernamento, la trasformazione degli impianti ed il cambiamento dei sistemi di trazione nonchè per la trasformazione di tramvie extraurbane in ferrovie o di ferrovie o tramvie extraurbane in filovie può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia

per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie dell'Italia meridionale ed insulare il contributo di cui al primo comma del presente articolo può essere elevato fino ad un massimo, corrispondente, in valore attuale, ai tre quarti della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti fissi e per il materiale rotabile e d'esercizio.

Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo gli impianti passano per intero in proprietà dello Stato mentre il materiale rotabile e d'esercizio passa in proprietà dello Stato per una quota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto.

Per le ferrovie e le tramvie extraurbane da sostituire con servizi automobilistici può essere accordato un contributo fisso annuo, per un periodo non superiore a quindici anni, in misura non eccedente il 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per l'acquisto del materiale rotabile di prima dotazione.

Al primo comma di questo articolo il senatore Rizzo Giambattista ha proposto di sostituire la dizione del primo periodo con la seguente: « Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti o del materiale rotabile, nonché per la trasformazione di ferrovie in tramvie, di tramvie in ferrovie e di ferrovie o tramvie in filovie, può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35 ».

Credo che, trattandosi di un emendamento puramente formale, la Commissione non abbia nulla da eccepire.

CORBELLINI, *relatore*. Nessuna difficoltà da parte della Commissione ad accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del senatore Rizzo Giambattista, sostitutivo del primo periodo del primo comma, accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Segue, sempre al primo comma, un emendamento dei senatori Panetti, Tissi, Focaccia e Tommasini, tendente a sostituire alle parole « per un numero non superiore a 35 » le altre « per un numero non superiore a 25 ».

Ha facoltà di parlare il senatore Panetti per illustrare questo emendamento.

PANETTI. Nel corso del mio intervento in sede di discussione generale ho già indicato le ragioni di questa mia proposta e le riassumo qui in pochissime parole. Innanzi tutto, dal punto di vista finanziario, l'impegno di un contributo di trentacinque annualità rende disponibile, al momento iniziale dell'operazione, un capitale di ben poco superiore a quello corrispondente a sole venticinque annualità. In secondo luogo questo impegno, protraendosi nel tempo così a lungo nei riguardi di sistemazioni tecniche che sono soggette a rapida evoluzione potrà rappresentare un onere che farà rimpiangere le decisioni prese al momento attuale per far fronte alle spese richieste da trasformazioni che avranno allora perduto in gran parte il loro interesse. Probabilmente ci sono anche considerazioni di carattere finanziario riguardanti il costo dell'operazione presso le banche che sconteranno assai più facilmente ed a condizioni migliori l'impegno di un contributo di venticinque, anziché uno di trentacinque annualità. Per conseguenza insisto nella proposta da me fatta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Corbellini, relatore, per esprimere il parere della Commissione su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. Se il senatore Panetti fosse stato presente ieri avrebbe sentito che ho fatto questa osservazione; che cioè la legge stabilisce che le annualità devono essere in numero non superiore a trentacinque; non solo, ma stabilisce anche che le annualità possono essere ridotte a zero, perchè se il piano finanziario preventivo in determinate condizioni ottenesse un successo superiore alle previsioni (il che potrebbe essere possibile) lo Stato ha interesse a togliersi il debito e pagare in capitale fresco, immediatamente, la trasformazione. Quindi fra il pagare in contanti e il pagare entro un limite non superiore a trentacinque anni c'è tutta la gamma di annualità che possono essere stabilite a seconda della possi-

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

bilità di fare una operazione finanziaria più o meno brillante. Quindi non vedo la necessità di modificare l'articolo in quanto che, anche se il piano finanziario fosse un po' meno roseo del previsto, avremmo sempre la possibilità di fare le annualità fino a trentacinque anni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Aragona, Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Indubbiamente le ragioni esposte dal collega Panetti per abbreviare i termini delle operazioni hanno un valore. Può darsi ci sia una ferrovia secondaria per la quale si spendono parecchi milioni e che, dopo venticinque anni, è invecchiata, mentre è ancora obbligata al pagamento del capitale richiesto per fare la operazione di rammodernamento. Può darsi anche che un'operazione in venticinque anni sia più facile di una in trentacinque: le banche indubbiamente saranno più favorevoli a fare operazioni venticinquennali che non trentacinquennali. Però il relatore ha perfettamente ragione: non è che la legge dica che è obbligatorio stabilire in ogni caso il termine di trentacinque anni; dice solamente che non si può andare al di là dei trentacinque anni. Può darsi che, per molte di queste operazioni, si abbrevino i termini; può darsi però che ce ne sia qualcuna che richieda invece di tener conto di tutto il periodo consentito, cioè dei trentacinque anni. Ecco perchè credo che si possa ottenere il risultato prefissosi dal collega Panetti anche se la legge rimane invariata. Poichè, con l'emendamento in parola, le condizioni verrebbero modificate, sarebbe mio desiderio fare esattamente i computi finanziari per accertare la differenza di impegni che il Governo dovrebbe assumersi spostando dai trentacinque ai venticinque anni il limite. Può darsi che la differenza non sia forte, però a maggior tranquillità, desidererei poter fare questi calcoli e poichè immediatamente questo non può esser fatto, prego il senatore Panetti di tener conto che i trentacinque anni non escludono che essi possano diventare 25, 15, come 10, e pertanto egli potrebbe anche vedere soddisfatto il suo desiderio accettando il testo della Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Panetti, mantiene il suo emendamento?

PANETTI. Ringrazio anzitutto il Ministro del chiarimento che mi ha dato. Mi permetto di osservare che probabilmente, se la legge considera trentacinque anni sia pure come limite massimo, finiremo per vederli accordati nella quasi totalità dei casi, perchè la pressione degli interessati sarà nel senso di ottenere il finanziamento più largo possibile, estendendolo al massimo limite di tempo. Comunque, se al Ministro pare che possa facilitare le operazioni che si svolgeranno il lasciare un limite più largo, ritiro il mio emendamento, pregando però il Ministro di volerlo tenere presente come raccomandazione vivissima del Senato, nella considerazione che i sacrifici finanziari dello Stato non vengano menomati da operazioni di sconto troppo gravose.

PRESIDENTE. Ma il suo invito risulterebbe contrario al testo della legge.

PANETTI. Signor Presidente, domando al Governo che, pur nei limiti della legge, cerchi di ridurre al massimo il periodo di tempo, come previsto nell'emendamento che ritiro, inserendo però a verbale le ragioni per le quali non insisto, e la raccomandazione di tenerne conto nella risoluzione dei casi singoli.

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Signor Presidente, poichè anch'io sono firmatario dell'emendamento del senatore Panetti, dichiaro di mantenerlo. Il senatore Corbellini ha detto al senatore Panetti che se egli fosse stato presente ieri avrebbe sentito la sua risposta alle considerazioni che ci hanno ispirato l'emendamento. Io però, che fui presente ieri e sono presente oggi, debbo dire di aver sentito l'onorevole Sottosegretario dichiarare che avrebbe accettato il nostro emendamento; ed oggi, dopo questa dichiarazione, sentiamo il Ministro trincerarsi dietro a quelli che sono i conti. Ebbene la contabilità precisa è stata fatta dal senatore Panetti quando, in sede di discussione generale, illustrò il suo emendamento. Egli spiegò allora che al tasso del 6,50 per venticinque anni l'annualità viene moltiplicata per il fattore 12,2 nel conteggio del capitale disponibile all'inizio dell'operazione. Mentre i trentacinque anni preveduti dalla legge elevano il fattore appena a 13,7 di guisa che basterebbe elevare la quota annua da 1.200 a 1.350 milioni per avere la medesima disponi-

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

bilità. Ci troviamo quindi di fronte al fatto che il relatore ieri ha risposto respingendo l'emendamento, che il Sottosegretario, ieri, ha accettato e che il Ministro oggi respinge. (*Commenti*).

GENCO. C'è un equivoco.

TOMMASINI. Per queste considerazioni, dichiaro di mantenere l'emendamento e prego il Senato di volerlo approvare.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Desidero precisare che, in sostanza, la spesa che si accolla lo Stato è il 50 per cento della somma occorrente per l'ammodernamento. Il 50 per cento può essere distribuito in 25, 35 o 15 annualità. È chiaro che se si distribuisce questa spesa in quindici anni l'importo di ogni annualità sarà superiore, se si distribuisce in 35 anni, sarà inferiore. Non è la differenza di prezzo, di cui parla il senatore Tommasini, che conta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Panetti, Tissi, Focaccia e Tommasini al primo comma, già letto, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il primo comma nel testo modificato secondo l'emendamento Rizzo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo ed il terzo comma. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(*Sono approvati*).

Del quarto comma il senatore Rizzo Giambattista ha chiesto la soppressione.

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per svolgere questo emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevole Presidente, chiedo a lei ed all'Assemblea qualche minuto di attenzione perchè, a differenza degli altri, questo non è un emendamento di carattere formale ma incide sulla sostanza della legge. Perciò è mio dovere illustrarlo più ampiamente, tanto più che in sede di discussione generale non ho sentito in proposito le precise opinioni della Commissione e neanche del rap-

presentante del Governo, per cui l'onorevole Ministro dovrà ora precisare il suo pensiero.

Io mi rifaccio anzitutto alla relazione ministeriale del ministro d'Aragona sul disegno di legge, nella quale si legge questo periodo: « Resteranno escluse dall'adeguamento le sovvenzioni, anche se di esercizio, ma relative a linee che vengano sostituite, come consentito dalle leggi vigenti, con servizi automobilistici, i quali, con la eliminazione delle spese inerenti ad un esercizio con impianti fissi, si presentano in migliori condizioni per la produttività del servizio trasformato ».

In coerenza con questa relazione, nel disegno di legge non si leggeva alcuna disposizione come quella che ora viene all'esame e che è stata introdotta dalla Commissione, ed è stata poi giustificata con pregevoli considerazioni dal relatore, senatore Corbellini. Ma, nonostante che io l'abbia particolarmente meditato (appunto perchè ho saputo che parecchi erano di avviso diverso dal mio), il comma aggiuntivo proposto dalla Commissione continua a non riscuotere la mia approvazione. Potrei subito opporre un argomento direi quasi ad effetto, cioè che in una legge che si intitola come legge per il potenziamento di ferrovie e di altri servizi di trasporto ad impianti fissi, la conclusione di questo potenziamento non può essere il non potenziamento anzi addirittura la soppressione della linea ad impianti fissi che verrebbe sostituita con una linea automobilistica.

Ma non mi soffermo su questo argomento; sottolineo però che il comma aggiuntivo introdotto dalla Commissione ed oggi sottoposto all'approvazione dell'Assemblea mi sembra in contrasto con lo stesso fine razionale della legge, poichè questa legge — e lo ha ricordato perspicuamente anche l'onorevole relatore oltre che il Sottosegretario senatore Battista — non consiste in altro che in un supremo ed ultimo sforzo di risanamento dei mezzi di trasporto ad impianti fissi, mantenendo gli impianti fissi medesimi. Questo è lo scopo essenziale della legge.

Ora, mi sembra che contrastino con il fine essenziale della legge, rispetto al quale erano coerenti le disposizioni dell'originario progetto governativo, disposizioni come quella che siamo chiamati a votare.

Ma, onorevoli colleghi, vorrei richiamare anche la vostra attenzione sul fatto che con l'emendamento aggiuntivo proposto dalla Commissione noi veniamo ad alterare un sistema legislativo ormai consolidato. Voi tutti sapete che nel campo dei trasporti terrestri la concessione delle autolinee ha una durata minore della durata della concessione dei servizi vincolati ad impianti fissi. E la ragione è evidente, perchè nel caso delle autolinee si presuppone che in quel dato numero di anni, che nella nostra legislazione è indicato in nove anni (termine che peraltro oggi non trova nemmeno riscontro nella realtà perchè in via di fatto le concessioni sono mantenute tutte provvisorie) si possa arrivare all'ammortamento del materiale rotabile. Anzi, secondo la valutazione dei tecnici dei Paesi molto più ricchi del nostro che rinnovano più spesso il materiale, l'ammortamento dovrebbe avvenire in un numero di anni inferiore ai nove, e dovrebbe essere contenuto entro i cinque o sei anni.

Ed allora, onorevoli colleghi, mi domando e vi domando se, in occasione di questa legge, si possa alterare questo sistema legislativo ormai consacrato, prevedendo l'istituto della concessione delle linee automobilistiche per una durata sino a quindici anni, quale potrebbe risultare dal combinato disposto degli articoli 3 e 9 della legge.

Ma ora vorrei esporvi un altro argomento essenziale. Vi ho già ricordato, nella discussione generale, la necessità di considerare che le agevolazioni e i benefici che noi diamo per l'ammodernamento dei mezzi di trasporto ad impianti fissi sono facilitazioni e benefici accordati in vista di un superiore interesse generale, per cui è necessario non si oltrepassi quel punto-limite al di là del quale si possa eventualmente pensare che i benefici non sono dettati soltanto dall'interesse generale, ma anche dalla tutela di un interesse particolare, che (naturalmente contro ogni intenzione di coloro che hanno proposto l'emendamento in questione) potrebbe trovarsi in condizione di privilegio.

Cade sotto la nostra esperienza quotidiana, si può dire, che gli esercenti di servizi di trasporto ad impianti fissi chiedono di sostituire senza alcun onere per lo Stato tali servizi con servizi automobilistici o di integrarli con ser-

vizi automobilistici parallelamente al servizio su rotaie. Ciò prova evidentemente che per i servizi automobilistici non occorre, nello stato attuale della nostra economia, alcun aiuto finanziario da parte dello Stato. Ed allora, se questo è vero, io mi domando perchè mai noi dobbiamo consentire questa sostituzione con servizi automobilistici, la quale darebbe all'esercente la linea non soltanto la possibilità di vendere quelle parti dell'impianto e del materiale rotabile che gli spettano, ma addirittura di avere un concorso, ed un concorso notevole, da parte dello Stato, per un periodo che può arrivare fino ai quindici anni, in misura non eccedente il 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per l'acquisto del materiale rotabile di prima dotazione.

Resta una osservazione, indubbiamente acuta, fatta dall'onorevole relatore. Egli ci dice: badate che se voi non prevedete questa possibilità, si può avere, come dice la relazione, uno sviamento, « si possono determinare delle deformazioni tecniche nella decisione della trasformazione che tenderebbero a far preferire la soluzione protetta da una facilitazione di finanziamenti nei confronti di un'altra che di tale facilitazione non può usufruire ».

Ma a me sembra che l'argomento provi troppo, e cioè che quello stesso che ci dice l'onorevole relatore possa essere, sotto certi aspetti, volto a favore della tesi di soppressione del comma aggiuntivo, perchè si potrebbe anche pensare che se, indipendentemente dal contributo che lo Stato possa dare, la sostituzione di un servizio di trasporto a impianti fissi con un servizio di trasporti automobilistici trova la sua convenienza, la concessione di un contributo da parte dello Stato possa determinare una soluzione che non è in rispondenza con le attuali condizioni del mercato dei trasporti, provocando il sacrificio degli impianti fissi anche in casi di non assoluta necessità.

E poi, onorevoli colleghi, in relazione con quella che è stata una preoccupazione viva dell'Assemblea, vorrei farvi ricordare che la trasformazione dal servizio a impianti fissi al servizio automobilistico pone un grave problema di utilizzazione del personale. È questo il motivo per cui nei servizi ad impianto fisso il personale è di regola restio a consentire ad iniziative da parte del concessionario che fa-

talmente, in un tempo più o meno breve, portano al licenziamento di una parte del personale stesso. Per tutti questi motivi ritengo che il Senato debba approvare l'emendamento soppressivo che ho avuto l'onore di proporre.

CORBELLINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *relatore*. Debbo dichiarare al Senato che, prima di proporre alla Commissione l'emendamento aggiuntivo che determina questa sovvenzione, diremo così, ai servizi automobilistici che sostituiscono i servizi filotramviari e ferroviari, ho meditato molto. Ho dovuto infine convincermi che era assolutamente necessario, in regime di primo coordinamento dei servizi automobilistici stradali, mettere tutti i servizi ferroviari e filoviari e automobilistici nelle stesse condizioni. Perché se noi, come dicevo molto chiaramente nella relazione, facessimo altrimenti, verremmo a deformare tecnicamente un provvedimento facendo preferire il sistema sovvenzionato sino al 75 per cento nell'Italia meridionale, rispetto ad un altro servizio che per risolvere gli stessi problemi non avesse queste sovvenzioni. In conseguenza, i concessionari che ritenessero di sostituire, perché più conveniente, il servizio ad impianti fissi con quello automobilistico, si troverebbero in condizioni sfavorevoli rispetto agli altri concessionari che invece volessero provvedere alla trasformazione stessa con altri più efficienti servizi che siano ancora ad impianti fissi, anche se utilizzanti la strada ordinaria. Ciò potrebbe determinare delle deformazioni tecniche nella decisione della trasformazione, che tenderebbero a far preferire la soluzione protetta da una facilitazione di finanziamenti nei confronti di un'altra che di tale facilitazione non può usufruire.

Oggi purtroppo la tecnica nostra è infirmata da questo disordine di protezione che lo Stato può o non può fare quando ci sono dei servizi in regime di concorrenza. Posso dire incidentalmente che basta oggi guardare un motore elettrico, caro onorevole Focaccia, per dire subito: questo è fatto dai tedeschi, questo è fatto dagli americani. Perché i tedeschi mettono più ferro e meno rame e gli americani mettono ferro e rame nelle stesse proporzioni; perché in un Paese è protetto fiscalmente il ferro più del

rame ed in un altro avviene il contrario. Se noi non dessimo un minimo di contributo ai servizi automobilistici sostitutivi, ad esempio il 3 per cento per diversi anni, della spesa riconosciuta necessaria, saremmo facilmente tacciati di protezionismo delle ferrovie a danno dei mezzi di comunicazione su strada.

Invece questo provvedimento considera tutti i servizi nello stesso livello e mette chi giudica del piano economico nella condizione di poter fare i suoi conti con coscienza tranquilla. Egli sceglierà quel servizio che è più economico, ma migliore.

Ecco perché ho presentato l'emendamento e la Commissione ha approvato questo emendamento. Pregherei di confermarlo, perché se fosse tolto, come propone l'onorevole Rizzo, direi che faremmo un favoritismo legislativo nei confronti di determinati tipi di trasporto su rotaia o filoviari a danno di quelli automobilistici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere l'opinione del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Debbo ringraziare il collega Rizzo di aver fatto la proposta di soppressione di quell'ultima parte dell'articolo. Se non l'avesse fatta lui, l'avrei dovuta fare io. In genere, le società che gestiscono ferrovie tendono quasi tutte a sostituire il loro esercizio a impianto fisso con esercizi automobilistici. E si spiegano le ragioni. Indubbiamente il servizio automobilistico costa molto meno del servizio ad impianto fisso, richiede un minore impegno di capitale, richiede una minore quantità di mano d'opera; è più agile, quindi è in grado di fare forte concorrenza ai trasporti fatti mediante rotaia. Oggi, se noi non avessimo questa situazione, non saremmo qui a discutere questa legge. Questa legge noi la discutiamo perché? Perché noi sentiamo che il servizio trasporti fatto mediante impianti fissi non è in condizione di potersi sostenere da solo, ha bisogno della protezione. Io ho sentito prima, per esempio, parlare i rappresentanti della Sardegna. Vi sono dei rappresentanti della Sardegna che sono venuti da me a proposito di impianti fissi: mi spiego benissimo come i sardi difendano a denti stretti tali impianti che ahimè hanno una età notevole. Potete immaginare

in quali condizioni siano quelle ferrovie, e saranno linee ferroviarie che avranno bisogno di un forte intervento dello Stato perchè possano essere salvate e potrebbero in alcuni casi essere sostituite....

CAPPELLINI. Senza dare milioni ai concessionari!

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. La legge che noi stiamo ora approvando è indiscutibilmente una legge di protezione. Logicamente ci saranno quelli che ci guadagneranno, perchè in tutte queste operazioni c'è della gente che ci guadagna. Per esempio, io lo vedo in fatto tutti i giorni, quando vengono da me i gestori di ferrovie secondarie a propormi la sostituzione degli impianti fissi con servizi automobilistici. Io debbo sempre chiedere loro: voi volete sostituire i vostri attuali servizi con un servizio automobilistico, ma voi avete un determinato personale, costituito da un certo numero di individui che hanno delle competenze tecniche, ma che probabilmente non servono per il servizio automobilistico: che cosa farete di questo personale? Qui si presenta un problema grave da risolvere, perchè non è facile che un servizio automobilistico possa assorbire tutto il personale che invece oggi serve ad un impianto fisso. Quindi questo è il primo punto di questa trasformazione: diminuzione del personale impiegato. Un secondo pericolo si presenta anche agli effetti delle leggi sociali. Finchè noi abbiamo di fronte una azienda di trasporti con impianti fissi è facile il controllo ai fini delle leggi sociali, mentre per delle aziende di altro genere enormemente difficile è poter fare questo controllo, ciò per l'appunto per le linee automobilistiche. Ma a parte tutto questo, può darsi, e ce ne sono dei casi, che sia conveniente sostituire l'impianto fisso con un impianto automobilistico, salvaguardando però gli interessi dei dipendenti dell'impianto fisso. Si può accedere allora anche a sostituire l'impianto fisso con uno automobilistico...

CAPPELLINI. Bisogna costruire prima le strade!

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. È naturale, perchè le automobili non potrebbero circolare, ma poichè le strade non dipendono da me, io non posso entrare nel merito. Ora è naturale questa tendenza di sostituire con aziende automobilistiche le aziende ad impianto fisso. Non c'è nessuna difficoltà a trovare chi

sia disposto a fare tale sostituzione nella propria azienda perchè l'azienda automobilistica rende di più, perchè è garantito un reddito.

Indubbiamente questo emendamento tende a sviluppare gli impianti automobilistici, le linee automobilistiche. Non ho nessuna avversione per i servizi automobilistici i quali debbono servire ad integrare i servizi ferroviari. L'uno deve essere il completamento dell'altro; non ci deve essere insomma un contrasto tra l'impianto fisso e quello automobilistico, tra rotaia e strada. Vi deve essere un coordinamento perchè tutti e due servono per i bisogni della popolazione.

Questo emendamento è certamente utile ai costruttori di autoveicoli, perchè spinge i vettori alla trasformazione degli impianti fissi in linee automobilistiche, e perchè aggiunge alla garanzia dell'ipoteca sul veicolo la garanzia dello Stato. Ma, allo stato delle cose, non credo sia necessario dare contributi alle linee automobilistiche perchè esse possano essere esercitate. Naturalmente, delle aziende di trasporto a impianto fisso potranno essere trasformate in linee automobilistiche perchè avranno un vantaggio. Abbiamo una legge che è dinanzi al Parlamento ed è la legge del coordinamento tra i servizi lacuali e i servizi automobilistici. Ma se noi dovessimo accettare questa aggiunta, anche quella legge non avrebbe più ragione di essere. Ora, siccome questa è la legge per difendere, aiutare, trasformare, rendere capaci di compiere la loro funzione gli impianti fissi, non vedo cosa c'entrino le linee automobilistiche, che non possono trovare qui un aiuto finanziario del quale del resto non hanno bisogno.

CORBELLINI, *relatore*. Si dia anche al materiale mobile, che è di proprietà delle ferrovie, il 3 per cento, e se la legge funziona bene, e i tecnici del Ministero faranno le cose per bene si può anche non dar nulla. Basta che i signori tecnici sappiano fare veramente i tecnici.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma presentato dal senatore Rizzo Giambattista, non accettato dalla Commissione e accettato dal Governo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione nel suo complesso, l'articolo 3 nel seguente testo emendato:

Art. 3.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti o del materiale rotabile, nonchè per la trasformazione di ferrovie in tramvie, di tramvie in ferrovie e di ferrovie o tramvie in filovie, può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie dell'Italia meridionale ed insulare il contributo di cui al primo comma del presente articolo può essere elevato fino ad un massimo, corrispondente, in valore attuale, ai tre quarti della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti fissi e per il materiale rotabile e d'esercizio.

Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo gli impianti passano per intero in proprietà dello Stato mentre il materiale rotabile e d'esercizio passa in proprietà dello Stato per una quota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do ora lettura dell'articolo 4:

Art. 4.

Le ferrovie e tramvie extraurbane, ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3, non potranno usufruire, a decorrere dalla data di applicazione delle provvidenze stesse, delle disposizioni di cui all'articolo 27, lettera b), del

regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

I senatori Jannuzzi e De Pietro hanno proposto un comma aggiuntivo.

Poichè al testo dell'articolo che ho ora letto non è stato presentato alcun emendamento, pongo prima in votazione il testo stesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do quindi lettura del comma aggiuntivo:

« Se, nonostante l'applicazione delle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3, l'esercizio dell'azienda risulti deficitario, e soltanto nel caso che le cause del *deficit* non siano imputabili al concessionario, potranno essere concessi sussidi straordinari integrativi di esercizio, sempre che concorrano motivi preminenti di carattere sociale e di interesse generale ».

Ha facoltà di parlare il senatore Jannuzzi per svolgere quest'emendamento.

JANNUZZI. L'articolo 4 ora approvato stabilisce che le aziende concessionarie che abbiano usufruito delle provvidenze menzionate negli articoli 2 e 3, non possono usufruire dei sussidi integrativi previsti dalla legge 29 luglio 1938 e decreto legislativo 12 aprile 1946. La disposizione sembra logica: chi ha goduto di una sovvenzione e dell'adeguamento di una sovvenzione, non può godere dei sussidi integrativi. Mi permetto però di far considerare al Senato se essa non meriti un'eccezione determinata da questi motivi: l'articolo 8 del disegno di legge, sul quale richiamo l'attenzione del Senato, prevede che la sovvenzione, una volta adeguata, resti immutabile per tutta la durata della concessione, salvo la revisione alla scadenza del solo primo triennio. (Secondo una proposta dell'onorevole Ferrari la sovvenzione dovrebbe potersi revisionare anche alla scadenza del secondo triennio, ma il problema resta sempre lo stesso). Ora dunque, quali che siano le vicende economiche che il concessionario attraversi, favorevoli o sfavorevoli, e quali che siano le condizioni economiche generali, per l'articolo 8, una volta stabilita la sovvenzione o adeguata secondo la

prima (o, anche, la seconda) revisione, lo Stato deve corrisponderla nella stessa misura fino alla fine della concessione. Questo è il significato dell'articolo 8, che se dovesse restare così come è, sarebbe inaccettabile. E, difatti, se lo Stato dà una sovvenzione, la dà in funzione di un interesse pubblico, e in rapporto ad una determinata situazione economica valutata all'inizio della concessione o alla scadenza del primo o del secondo triennio. Ma non è immutabile nel tempo una data situazione economica, essa può essere migliorabile e può essere peggiorabile; lo stesso Codice civile prevede all'articolo 1467 che nei contratti ad esecuzione continuata, periodica o differita, uno dei contraenti possa chiedere la risoluzione del contratto divenuto eccessivamente oneroso per avvenimenti straordinari e imprevedibili e che l'altra parte possa evitare la risoluzione offrendo di modificare equamente le condizioni del contratto.

CAPPELLINI. Rinunzi alla concessione!

JANNUZZI. Potrebbe, onorevole Cappellini, il concessionario volere rinunciare alla concessione e potrebbe invece essere interesse dello Stato che il concessionario continuasse il servizio. Occorre quindi lasciare la possibilità dell'adeguamento triennale delle sovvenzioni. Questo è il punto che mi preme deliberare in anticipo a quanto dirò in sede di discussione dell'articolo 8, per dare la spiegazione del mio emendamento all'articolo 4 e del perchè io proporrò, subordinatamente, che esso sia discusso dopo l'esame e le decisioni sull'articolo 8, ove il Senato non intenda esaminarlo e deciderlo ora.

Dunque, dicevo, possono accadere nel tempo mutamenti di situazioni economiche che richiedano la revisionabilità della sovvenzione. Di tali mutamenti non potrebbe tenersi conto ove l'articolo 8 dovesse restare così com'è giacchè in esso è detto che la sovvenzione, dopo il primo triennio, assume carattere definitivo. Ed allora la ragione del mio emendamento all'articolo 4 si spiega: poichè l'articolo 8 non prevede la revisionabilità del canone oltre il primo triennio, come correttivo alla ipotesi che durante il corso della concessione avvengano dei mutamenti nelle condizioni economiche dell'azienda e nel suo bilancio di esercizio, tali che possano rendere eccessivamente oneroso il servizio, si è propo-

sto di mantenere in vita quei sussidii integrativi che sorsero appunto in funzione di correttivi delle sovvenzioni in momenti eccezionali e che, secondo l'emendamento, sarebbero subordinati a determinate condizioni e al concorso di motivi preminenti di carattere sociale o di interesse generale. L'intervento dello Stato nelle aziende in concessione, quando la situazione economica di esse sia stata esaminata e quando si ritenga l'economicità del servizio, è determinato da un interesse di carattere sociale ed economico (economico rispetto alla collettività, non rispetto all'azienda), interesse di carattere economico-sociale che giustifica il sacrificio finanziario dello Stato. Ora, ove dovesse accadere che durante la concessione le mutate condizioni dell'azienda o le condizioni economiche generali spostino l'equilibrio del bilancio dell'azienda stessa, sicchè il servizio non possa più essere attuato, lo Stato potrebbe essere interessato in quel momento, e sempre in omaggio e in considerazione di quelle ragioni di carattere sociale ed economico che lo hanno spinto a dare la sovvenzione e a riconoscere l'utilità del servizio, ad intervenire. Ma se con questa legge si chiudesse la porta a qualsiasi intervento sia sotto forma di sussidio integrativo, sia sotto forma di revisione triennale della sovvenzione, potrebbe accadere che l'azienda non potesse più andare avanti e che lo Stato non ritenesse conveniente gestire direttamente l'esercizio con la conseguenza che questo dovrebbe sparire con discapito del pubblico interesse. Onesto invece mi pare stabilire che ogni triennio la sovvenzione sia soggetta a revisione, perchè ciò è di interesse non soltanto dell'azienda, ma soprattutto dello Stato, in quanto la sovvenzione potrebbe essere modificata in più o in meno secondo le condizioni del momento. Nel caso il Senato dovesse essere di diverso avviso, mi pare indispensabile che i sussidii integrativi rimangano anche nei casi previsti dagli articoli 2 e 3.

In conclusione chiedo che sia messo in votazione il mio emendamento all'articolo 4. Subordinatamente che esso sia discusso dopo l'articolo 8.

PRESIDENTE. Quindi lei, onorevole Januzzi, pone due questioni, l'una di merito e l'altra di carattere formale.

JANNUZZI. Se la Commissione e il Governo sono d'accordo, non trovo nessuna difficoltà a sospendere la decisione su questo emendamento fino all'esito dell'approvazione o meno dell'articolo 8 e degli emendamenti che eventualmente in quella sede saranno presentati.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Signor Presidente, sarò brevissimo. Faccio il facile profeta. Ho già avuto occasione di dire, nel mio breve intervento nella discussione generale, che ritengo che non vi saranno mai più, non solamente in Italia, ferrovie attive.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Attualmente ve ne sono.

GENCO. Non ve ne sono, e le rispondo con le cifre date dal suo Ministero. Le ferrovie dello Stato francese prima della guerra, nel 1938, hanno avuto un *deficit* di tre miliardi e mezzo. Potremmo dunque dire: 'mal comune mezzo gaudio. Noi abbiamo in Italia delle ferrovie importantissime, le più frequentate, come la ferrovia Nord-Milano...

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quella ferrovia è attiva.

GENCO. Allora i dati che pubblica il Ministero non sono esatti!

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma i dati che lei cita si riferiscono al 1947, e quindi non sono aggiornati.

GENCO. Fate malissimo a non aggiornarli! Comunque, la ferrovia Roma-Lido di Roma ha un coefficiente di esercizio di 1,14, il che vuol dire che le spese superano i prodotti, tanto è vero che di fronte a 265 milioni di spese, ve ne sono 231 di prodotti. Ora, ho già detto nella discussione generale che le ferrovie, specialmente le ferrovie in concessione, che servono brevi percorsi sono destinate a subire sempre più la concorrenza dell'automezzo, e non ho inteso semplicemente riferirmi alle autolinee in servizio pubblico, ma anche agli automezzi privati. Quando nella provincia di Bari vi sono oggi 21.000 automezzi di fronte ai 1.500 esistenti quindici o venti anni fa, quando a Roma siamo arrivati, se non erro, a 150.000 automezzi, si può facilmente comprendere che anche il giorno in cui vi fosse una Roma-Lido modernissima, servita da treni rapidi, comodi, efficienti, accadrebbe sempre che 5, 6 o 7.000 clienti verrebbero sottratti alla ferrovia dallo

enorme numero di automezzi in funzione. Quindi, le ferrovie concesse non potranno, a mio parere, mai più essere attive, mentre d'altra parte non possono essere soppresse dato che bisogna tenerle in vita a qualunque costo soprattutto nelle nostre zone depresse. Per questo aderisco all'emendamento dell'onorevole Jannuzzi, e prego i colleghi di volerlo approvare.

PRESIDENTE. Domando alla Commissione se è d'accordo sul rinvio dell'emendamento Jannuzzi all'articolo 8.

CORBELLINI, *relatore*. Non ho difficoltà.

PRESIDENTE. L'articolo 4 resta allora formulato nel testo già approvato.

Passiamo ora all'articolo 5:

#### Art. 5.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, per le quali non si faccia luogo all'applicazione dell'articolo 3 della presente legge o per le quali i provvedimenti di cui all'articolo medesimo non siano stati ancora attuati, sarà provveduto, su domanda del concessionario, alla variazione delle sovvenzioni di cui al precedente articolo 2 in base alle risultanze di un piano finanziario comprendente le previsioni dei prodotti e delle spese dell'esercizio durante la restante durata della concessione o durante il periodo che precede l'effettiva attuazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 3 della presente legge.

Nel piano finanziario sarà conteggiato anche il nuovo importo delle quote annue che il concessionario dovrà accantonare per il rinnovo degli impianti e dei materiali e per la costituzione di fondi speciali che siano stabiliti negli atti di concessione, nonchè la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951 per la parte non coperta dai sussidi integrativi di esercizio, i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto-legge 12 aprile 1946, n. 338.

A quest'articolo non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 6.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente,

all'attivo:

a) l'importo annuo presunto dei prodotti dell'esercizio;

b) gli eventuali sussidi e contributi corrisposti dagli enti locali per l'esercizio;

al passivo:

c) la quota annua di ammortamento ed interessi della somma effettivamente necessaria per i lavori relativi agli impianti fissi dedotto il valore di recupero dei materiali e degli impianti non utilizzabili per la trasformazione, il potenziamento e la modernizzazione;

d) la quota annua di interessi sulla spesa prevista per l'acquisto del nuovo materiale rotabile e di esercizio o per la trasformazione di quello esistente, al netto del valore di recupero del materiale rotabile, o di parte di esso, non utilizzabile;

e) le quote annue d'interessi ammesse nell'originario piano finanziario di concessione per la parte relativa al materiale rotabile non trasformato ed a quello di esercizio;

f) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti o dei materiali di cui alle lettere d) ed e) e per la costituzione degli altri fondi a norma dell'articolo 5, comma secondo;

g) l'importo annuo presunto delle spese dell'esercizio.

h) la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951, per la parte non coperta dai sussidi integrativi d'esercizio i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 338.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto saranno determinate:

1) la misura del contributo di cui all'articolo 3, entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo medesimo;

2) la sovvenzione necessaria per l'esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge.

Nel caso di una linea che, su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 1, venga considerata antieconomica anche applicando i provvedimenti previsti negli articoli 2 e 3 della presente legge, la soppressione della linea stessa dovrà essere autorizzata con apposita legge.

Il senatore Rizzo Giambattista ha proposto di sopprimere l'ultimo comma. Questo emendamento è una conseguenza dell'approvazione dell'articolo 1 nel testo proposto dallo stesso senatore Rizzo.

CORBELLINI, *relatore*. D'accordo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Sta bene.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6 con la soppressione dell'ultimo comma. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Ferrari ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

## Art. 6-bis.

I contributi di cui al precedente articolo 3 sono assegnati in base a un piano particolareggiato di riparto da approvarsi nelle forme indicate dal successivo articolo 10 da cui risulta la natura e l'entità dei lavori per impianti fissi e delle forniture per materiale rotabile previsti per ciascuna linea o azienda ammessa al beneficio del contributo.

Le ordinazioni per le forniture di rotaie e di materiale rotabile risultanti dal piano anzidetto saranno effettuate dal Ministero dei trasporti e per esso dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione per conto delle aziende sovvenzionate interessate e in base a un piano organico pluriennale di riparto delle forniture stesse.

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Nell'assenza del senatore Ferrari, faccio mio l'emendamento, ma rinuncio a svolgerlo perchè già è stato svolto dal presentatore.

PRESIDENTE. Domando alla Commissione e al Ministro se accettano questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. Non posso aderire all'emendamento perchè esso stabilisce nel primo comma un piano particolareggiato che deve fissare l'entità dei lavori il che è difficile, in quanto occorrerebbero studi complessi laddove oggi sono già stati fatti degli studi preventivi che possono avere un corso graduale. Non posso d'altra parte aderire perchè bisognerebbe che l'Ispettorato costruisse e collaudasse con istituti e personale specializzato propri che non ha; la funzione dell'Ispettorato è soltanto quella di ordinare i tipi e di collaudare il materiale ordinato; prassi assai più semplice e attualmente seguita. Modificarla significherebbe modificare completamente l'organizzazione del Ministero e complicare la legge.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Neanche io posso accettare questo articolo aggiuntivo perchè si tratterebbe di imporre alle società che debbono cambiare i propri impianti fissi e mobili di sottostare alle deliberazioni del Ministero il quale paga il 50 per cento. L'altro 50 per cento lo pagano le società le quali hanno bene il diritto di partecipare allo acquisto dei prodotti di cui necessitano.

Capisco lo scopo che si vuole raggiungere. Se il Ministero dei trasporti fosse in grado di fare gli acquisti in blocco necessari a tutte le ferrovie in concessione comprando una maggiore quantità di rotaie od altro, probabilmente potrebbe acquistare a minor prezzo; ma debbo dichiarare che l'Ispettorato motorizzazione non ha alcun impianto che risponda a un servizio del genere e dovrebbe creare nuovi uffici. Ho i miei dubbi che attraverso la creazione di questi uffici si riuscirebbe ad avere un vantaggio economico facendo l'acquisto per tramite dell'Ispettorato, il quale Ispettorato ha una funzione di controllo, ed è difficile che possa intervenire in operazioni commerciali come questa, non avendo attrezzatura non solo meccanica ma neanche mentale per fare un lavoro del

genere. Bisognerebbe assumere specialisti e ripeto che non vedo i vantaggi che potremmo avere: avremmo invece molti danni.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Cappellini se insiste nell'emendamento.

CAPPELLINI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 6-bis presentato dal senatore Ferrari e fatto proprio dal senatore Cappellini, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

#### Art. 7.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2, comprese quelle di cui all'articolo 6, comma secondo, numero 1°, possono essere corrisposte a trimestri posticipati.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge possono essere corrisposti, integralmente o parzialmente, in capitale con le modalità stabilite dall'articolo 3 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 2 dicembre 1930, n. 1752.

I contributi di cui allo stesso articolo 3 possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Il senatore Rizzo Giambattista propone di sostituire la dizione del primo comma con la seguente: « Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2 possono essere corrisposte a trimestri posticipati ».

In sostanza, si tratta di un emendamento soppressivo dell'inciso contenuto nel testo della Commissione.

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per illustrare quest'emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Il mio emendamento è soppressivo di un inciso di colore oscuro. La norma in esame è retta dal concetto che le sovvenzioni possono essere corrisposte a trimestri posticipati, ma poi nell'inciso si parla di sovvenzioni « di cui all'articolo 6, comma secondo, n. 1 », che come ognuno può riscontrare, non sono sovvenzioni ma contributi. È questo il motivo per cui, per eliminare incer-

tezze di interpretazione, ho proposto che l'inciso sia soppresso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Corbellini, relatore, per esprimere il parere della Commissione su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. Penso che il primo comma possa essere così modificato: « Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2 e i contributi previsti dall'articolo 6, comma secondo, numero 1, della presente legge possono essere corrisposti a trimestri posticipati ».

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo.

RIZZO GIAMBATTISTA. Aderisco a questa modifica.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione il primo comma nel nuovo testo formulato dalla Commissione d'accordo col senatore Rizzo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Al terzo comma il senatore Rizzo Giambattista ha presentato il seguente emendamento sostitutivo:

« I contributi di cui allo stesso articolo 3 e gli importi di sovvenzioni assegnati per l'ammortamento dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 5, ultimo comma, e all'articolo 6, lettera h), possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1942, n. 1447 ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per svolgere questo emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Questo emendamento si collega con l'ipotesi prevista dall'articolo 5, ultimo comma, in cui si stabilisce che nel piano finanziario sarà conteggiata anche la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951 per la parte non coperta dai sussidi integrativi di esercizio. Si vuole che anche tale quota sia messa a di-

sposizione del concessionario per le eventuali operazioni finanziarie.

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

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione, in linea di massima, può non avere difficoltà ad accettare tale emendamento. Rilevo solo che effettivamente questi contributi straordinari di esercizio costituiscono una ulteriore facilitazione che diamo alle società; ma questo sanerà probabilmente una situazione già esistente. Pertanto l'emendamento Rizzo può essere accettabile e mi rimetto quindi a quello che vorrà decidere l'Assemblea udito il parere del Ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Aragona, Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non è contrario all'emendamento del senatore Rizzo Giambattista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del terzo comma presentato dal senatore Rizzo. Tale emendamento, del quale è già stata data lettura, è accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7 nel testo modificato:

#### Art. 7.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2 e i contributi previsti dall'articolo 6, comma secondo, numero 1° della presente legge possono essere corrisposti a trimestri posticipati.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge possono essere corrisposti, integralmente o parzialmente, in capitale con le modalità stabilite dall'articolo 3 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 2 dicembre 1930, n. 1752.

I contributi di cui allo stesso articolo 3 e gli importi di sovvenzioni assegnati per l'ammortamento dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 5, ultimo comma, e all'articolo 6,

lettera h), possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1942, n. 1447.

Lo pongo in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo ora all'articolo 8:

#### Art. 8.

Le sovvenzioni d'esercizio determinate in base agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisioni entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione, anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9.

A questo articolo sono stati presentati tre emendamenti.

Il primo, del senatore Rizzo Giambattista, tende a sostituire la dizione dell'articolo con la seguente:

« Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia di esercizio di cui agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9. Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposta ».

Col secondo, presentato dal senatore Ferrari e fatto proprio dal senatore Cappellini, si propone la seguente nuova formulazione dell'articolo:

« Le sovvenzioni di esercizio determinate in base agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge, saranno sottoposte a due revisioni, una entro

un triennio, l'altra entro sei anni dalla loro decorrenza allo scopo di determinare, in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione, anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9 ».

La terza proposta di modificazione, anch'essa sostitutiva dell'intero articolo, presentata dai senatori Jannuzzi, Lanzara, Genco, Conci, Magli e Salvi è così concepita:

« Le sovvenzioni di esercizio determinate in base agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisione allo scadere di ogni tre anni allo scopo di determinare, in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, l'importo delle sovvenzioni stesse per il triennio successivo e ciò anche nel periodo di proroga previsto dall'articolo 9 ».

Avverto che il senatore Jannuzzi, nel presentare quest'emendamento, ha ritirato quello già proposto all'articolo 4, del quale era stato rinviato l'esame.

Ha facoltà di parlare il senatore Jannuzzi per svolgere il suo emendamento.

JANNUZZI. Discutendo l'emendamento da me proposto all'articolo 4, ho detto succintamente le ragioni che mi spingono a chiedere la revisione triennale. Io in verità non ho compreso che cosa significa una revisione obbligatoria dopo il primo triennio e una revisione facoltativa dopo un altro triennio o una revisione, come vorrebbe l'onorevole Ferrari, dopo il sessennio. In rapporto a quali eventualità dovrebbero operarsi tali revisioni? Forse alla eventualità che dopo il primo o secondo triennio si siano determinati mutamenti nelle condizioni dell'azienda o nelle condizioni economiche generali? Evidentemente le ipotesi che si fanno sono proprio queste. Ed allora perchè ritenere che le condizioni economiche dell'azienda o le condizioni generali alle quali è subordinato l'adeguamento delle sovvenzioni possano determinarsi soltanto alla scadenza del primo triennio e non anche in periodi successivi? Evidentemente, sia che la revisionabilità della sovvenzione si consideri in rapporto alle condizioni economiche dell'azienda, sia che si consideri in relazione alle condizioni economiche generali

e specialmente a quella instabilità monetaria che suggerisce in alcuni momenti norme eccezionali e sussidi integrativi, è opportuno stabilire fin da ora in modo definitivo che nell'interesse dello Stato e del concessionario la sovvenzione sia periodicamente soggetta a revisione. D'altronde, facciamo considerazioni d'ordine pratico: se la sovvenzione sarà superiore a quella giustificata dal momento, non saranno certamente i concessionari che protesteranno. Se la sovvenzione invece sarà inferiore, si vedranno i concessionari farsi avanti e chiedere disposizioni speciali, contributi integrativi, interventi dello Stato sotto qualsiasi forma. Ma tutto questo non può accadere e non accadrà quando la revisionabilità si stabilisca fin da ora a scadenze triennali. Ripeto ancora una volta, ciò nell'interesse sia dello Stato che del concessionario.

Per queste considerazioni, che mi sembrano di una logica evidentissima, prego il Senato di accogliere il mio emendamento che assorbe quelli dell'onorevole Rizzo e dell'onorevole Ferrari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione esprime questo avviso: era nelle intenzioni del Ministero di fare un'unica revisione triennale senza nessuna possibilità di ulteriori revisioni. E questo per due ordini di idee. Primo, per una ragione di carattere strettamente burocratico, poichè queste revisioni, eseguite dal sindacato economico del Ministero, se fatte bene sono lunghe, laboriose e richiedono molti mezzi; perciò sono anche faticose. Si è stabilito il triennio appunto perchè si aveva il dubbio che la revisione, in applicazione della legge, per essere fatta al completo avrebbe richiesto molto tempo. È questa una questione burocratica che può essere semplificata ed io mi auguro che si possa risolvere in pratica.

La seconda ragione è più fondamentale: se noi diciamo che c'è possibilità di revisione dopo trascorso il primo triennio togliamo alle aziende che si debbono modernizzare, lo stimolo al proprio perfezionamento, poichè gli interessati fanno questo ragionamento: se non ci saremo perfezionati da qui a tre anni, avremo la revisione e quindi potremo fare da capo i no-

stri bilanci. Perciò ritenevamo di non stabilire nessuna proroga per spingere le aziende ad attuare quegli ammodernamenti che fossero nel loro diretto interesse, senza che si facesse sorgere in esse la speranza che poi intervenisse qualche cosa che provvedesse a sanare la loro inerzia. Però, ammesso questo e riconosciuto che le osservazioni fatte dal collega Jannuzzi e da altri colleghi possono avere qualche fondamento, la Commissione potrebbe arrivare a modificare l'articolo aggiuntivo del senatore Rizzo, aggiungendo nell'ultimo periodo: « il Ministro dei trasporti è però autorizzato in casi gravi, debitamente motivati, a disporre che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriori revisioni »

Si lasci questa possibilità, ma che sia eccezionale, e quindi rimanga lo stimolo sia per i signori della burocrazia di fare rapidamente la revisione triennale, sia per gli esercenti di mettersi al corrente. Sempre che si tratti di casi gravi, anche senza limiti di tempo, essi potranno essere nuovamente caso per caso motivati anche dal punto di vista formale con delle ragioni tecniche ed economiche molto serie, sì da autorizzare il Ministro a ritornare sul provvedimento.

Con questo emendamento si potrebbero conciliare i singoli desideri di coloro che sono intervenuti nella discussione, a meno che il Governo non abbia altro parere da esprimere al riguardo.

PRESIDENTE. Quindi la Commissione accetta l'emendamento del senatore Rizzo?

CORBELLINI, *relatore*. In quanto completa l'emendamento del senatore Jannuzzi, poichè non pone i limiti. Possiamo anche mettere il termine, e cioè entro altri tre anni. Ad ogni modo, mi rimetto alla decisione del Senato.

JANNUZZI. Una volta stabilito il termine, si ritorna al triennio.

Si potrebbe approvare il mio emendamento trasformando la obbligatorietà della revisione nella facoltà concessa al Ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Penso che, siccome è stato eliminato il coefficiente di 50, ed oggi la revisione è libera fino a due volte, logicamente questo è andato incontro

alle società concessionarie in un modo veramente insperato, dimodochè le stesse revisioni hanno valore relativo, perchè, ammessa in partenza l'ipotesi di una sovvenzione di 100 volte, voi capite che è supponibile che quella sovvenzione basti a poter mettere in sesto quella determinata azienda. Sono ammesse due revisioni: io accetto anche la seconda. Non so cosa si possa ancora aggiungere! Se si volesse superare questo punto, andremmo al di là di quello che è l'aiuto a queste ferrovie in concessione ed entreremmo nel campo del favore alla speculazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per illustrare il suo emendamento.

**RIZZO GIAMBATTISTA.** Anche io desidero osservare preliminarmente che il mio emendamento non è volto alla unilaterale tutela di un interesse, ma alla tutela di tutti gli interessi che possono venire in contemplazione in sede di revisione.

Gli emendamenti che sono stati proposti, quello del collega Ferrari, quello del collega Jannuzzi ed il mio, nuovono da un presupposto che è consacrato nello stesso testo legislativo come ci viene proposto, cioè che si deve tener conto delle effettive condizioni economiche dell'esercizio per determinare l'importo definitivo delle sovvenzioni.

Ora, tenendo presente una situazione di instabilità economica e monetaria che non sappiamo quando potrà cessare, si è ritenuto da parte dei vari presentatori degli emendamenti di stabilire una ulteriore garanzia in favore del Ministero, e quindi per la tutela dell'interesse pubblico, prevedendo la possibilità di ulteriori revisioni.

Io, però, ho ritenuto, a differenza del collega Ferrari, di parlare di una facoltà del Ministro di sottoporre ad ulteriore revisione la sovvenzione, perchè non mi sembra opportuna una norma rigida.

Per quanto riguarda l'aggiunta che il collega Corbellini vorrebbe introdurre nel mio emendamento, io non avrei difficoltà ad accettarla, facendo solo rilevare che nel concetto di esercizio di poteri discrezionali, da noi attribuiti al Ministro dei trasporti con il mio emendamento, c'è anche il concetto della necessità di buon esercizio di questi poteri, perchè altri-

menti il Ministro dei trasporti incorrerebbe in quel vizio tipico che viene tanto denunciato in sede di giustizia amministrativa, cioè nel vizio di eccesso di potere.

Se così è, precisare che il provvedimento del Ministro deve essere motivato non significa altro che ricollegarsi a quello che è un indirizzo che sempre più va affermandosi, cioè che l'atto amministrativo deve giustificare se stesso ai fini del controllo di legittimità.

**MANCINI.** È meglio aggiungere « in casi eccezionali », come ha proposto il relatore.

**PRESIDENTE.** Bisogna precisare, da un punto di vista giuridico, che cosa s'intende per caso eccezionale, perchè questa espressione può significare nulla e può significare tutto.

**JANNUZZI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**JANNUZZI.** Faccio rilevare al senatore Mancini che quando il Ministro si serve di questa facoltà, se ne serve nell'interesse del Ministero, sia ove occorresse ridurre la sovvenzione, sia ove occorresse aumentarla. È quindi opportuno che non si vincoli il Ministro ad una predeterminazione di casi che poi, come giustamente ha osservato il Presidente, diventano indeterminabili quando si parla di retroattività.

**MANCINI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MANCINI.** Insisto, e vivamente, sull'inclusione delle parole « in casi eccezionali », perchè il Ministro deve soltanto intervenire nei casi eccezionali. Allora sì che c'è bisogno della motivazione sulla eccezionalità. Chiedo, quindi, che vengano aggiunte le parole « in casi eccezionali », altrimenti l'eccezione diventerà regola.

**BOSCO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BOSCO.** Vorrei proporre una formula che dal punto di vista giuridico ritengo più esatta; si potrebbe dire « in casi di grave sperequazione », anzichè « in casi eccezionali ».

Quando si constaterà una grave sperequazione di fronte alla sovvenzione già data, si procederà a revisione; la formula deve contenere un riferimento economico che precisi i limiti della discrezionalità del Ministro.

**MANCINI.** Io dichiaro di insistere nella mia richiesta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Allora, riepilogando: il senatore Rizzo propone che al suo emendamento siano aggiunte dopo le parole « è però autorizzato a disporre » le altre « con provvedimento motivato »; il relatore è favorevole alla dizione « Il Ministro dei trasporti è però autorizzato, in casi eccezionali, a disporre che tali revisioni siano sottoposte ad ulteriori revisioni », ma non insiste, rimettendosi al Senato; il senatore Mancini insiste perchè siano aggiunte le parole « in casi eccezionali ».

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Sono contrario all'aggiunta delle parole: « in casi eccezionali » per due ragioni. Innanzi tutto questa formula, in una legge, è inopportuna. Cosa vuol dire: « in casi eccezionali »? Evidentemente noi apriamo l'adito ad una serie di discussioni e contestazioni che sono peggiore soluzione che non lasciare al Ministro questa facoltà con l'obbligo di motivare la sua decisione.

La revisione dopo il primo triennio è fatta perchè può darsi che i risultati del primo esercizio siano ingannevoli e, poichè noi abbiamo stabilito una sovvenzione in base all'effettiva risultanza economica dell'esercizio, procediamo alla revisione nel secondo esercizio per procedere alla correzione di un eventuale errore. Questo è lo spirito della revisione prevista. In questo caso non si può parlare di caso eccezionale, ma solo di correzione di un errore di valutazione negli effetti delle provvidenze disposte dalla legge, il cui svolgimento è stato diverso dal previsto. E qui, il caso eccezionale non ha niente a che vedere. C'è però l'emendamento del senatore Jannuzzi, e nell'emendamento Jannuzzi si prevede che la revisione possa essere fatta dopo qualsiasi periodo: e poichè non c'è più limite di tempo, in questo entra coerentemente anche la previsione dei casi eccezionali. Ma ritengo che non sia opportuno lasciare aperta questa possibilità: caso per caso potrà essere esaminato se si tratti di casi eccezionali; si potrà allora provvedere eventualmente con legge, ma senza lasciare aperta questa discrezionalità perchè noi sappiamo quanto essa sia pericolosa.

In conclusione, sono favorevole all'emendamento Rizzo, e sono contrario agli emendamenti dei senatori Mancini e Jannuzzi.

MANCINI. Ma allora, quante revisioni vogliamo?

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Parlando a proposito dell'emendamento Jannuzzi, avevo dichiarato che non potevo accettarlo dato che ormai erano state ammesse due revisioni. Quindi se noi dobbiamo arrivare alle revisioni illimitate, il problema, evidentemente, diventa grave e la proposta non è accettabile in modo assoluto. La proposta del senatore Rizzo ammette già le due revisioni, di cui una obbligatoria ed un'altra facoltativa. Se dopo aver fatto la prima revisione obbligatoria, il Ministro constata che vi sono delle ragioni che militano a favore di una seconda revisione, è in sua facoltà di farla, ma non è suo obbligo. Questa mi sembra l'interpretazione esatta. Ma con ciò non si ammettono « ulteriori revisioni »; caso mai si parla di « ulteriore revisione », cioè di una sola. In questi termini io posso accettare l'emendamento Rizzo, ma se nel corso della discussione questo emendamento si trasforma in modo da permettere le revisioni tutte le volte che si ritenga opportuno, allora non lo posso accettare.

PRESIDENTE. Abbiamo allora dinanzi a noi tre emendamenti: quello del senatore Rizzo, accettato dal Governo, che prevede una revisione obbligatoria ed una facoltativa; quello del senatore Ferrari, fatto proprio dal senatore Cappellini, che prevede due revisioni obbligatorie, e, infine, l'emendamento Jannuzzi, che propone obbligatoriamente una revisione ogni tre anni.

Pongo in votazione l'emendamento Jannuzzi, di cui è già stata data lettura, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Ferrari-Cappellini, di cui ho già dato lettura, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

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

Pongo in votazione il primo periodo dell'emendamento Rizzo, già letto, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento già formulato dalla Commissione e successivamente dal senatore Mancini tendente ad aggiungere, nel secondo periodo dell'emendamento Rizzo, dopo le parole « è però autorizzato » le altre « in casi eccezionali ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Pongo in votazione il secondo periodo dell'emendamento Rizzo, che, in seguito alla modifica proposta dallo stesso presentatore, risulta così formulato:

« Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre, con provvedimento motivato, che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposta ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo infine in votazione, nel suo complesso, l'articolo 8 nel seguente testo emendato:

#### Art. 8.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia di esercizio di cui agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9. Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre, con provvedimento motivato, che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Presentazione di disegno di legge.

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Autorizzazione per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1951-52 al 1960-61 della spesa di lire 120 milioni per la concessione di contributi dello Stato nelle spese per la lotta contro le cocciniglie degli agrumi » (1550).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste della presentazione del predetto disegno di legge.

Pongo in votazione la richiesta della procedura d'urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

#### Trasmissione di disegni di legge.

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

« Autorizzazione a provvedere alle riparazioni degli immobili della "Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo" » (1545), di iniziativa dei deputati Riccio ed altri.

« Ricostituzione dei comuni di Rezzonico, Sant'Abbondio e San Siro, in provincia di Como » (1546), d'iniziativa dei deputati Martinelli e Repossi.

« Abrogazione dell'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, e richiamo in vigore del primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1928, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica » (1547), d'iniziativa dei deputati Castelli Avolio ed altri:

« Approvazione delle convenzioni stipulate il 15 luglio 1949 fra la Presidenza del Consiglio dei ministri e l'Agenzia nazionale stampa associata (A.N.S.A.) per i servizi di trasmis-

sione di notizie ed autorizzazione della relativa spesa » (1548);

« Norme per il funzionamento degli uffici giudiziari » (1549).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Do ora lettura dell'articolo 9:

#### Art. 9.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino alla data di scadenza dei contributi accordati.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, sono liquidati, per le opere ed il materiale rotabile ammessi ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, al netto dei contributi accordati in applicazione del medesimo articolo 3 limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

A quest'articolo non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 10.

I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro su conforme parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, sulla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

I senatori Lussu, Mancini e Palumbo Giuseppina hanno proposto di aggiungere, in fine,

le parole « di cui farà parte un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale ».

Faccio presente che la proposta di integrare la Commissione in parola con un rappresentante della Regione interessata, è già stata approvata in sede di articolo 1.

Avverto che il senatore Rizzo Giambattista ha presentato un emendamento così formulato:

« Spostare l'articolo alla fine del disegno di legge, sostituendone la dizione con la seguente.

” I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, sulla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione. Ai fini della presente legge, della detta Commissione faranno parte anche altri due funzionari, l'uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ed altri quattro ingegneri esperti in materia di trasporti, di cui due scelti fra funzionari della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato ” ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista, per illustrare questa proposta di modificazione.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, l'emendamento sostitutivo dell'articolo 10 che ora illustrerò, tende anzitutto a definire il carattere del parere della Commissione interministeriale istituita in base alla legge del 1949.

Nel testo governativo, approvato anche dalla Commissione, si parla di un parere « conforme » per cui il Ministro non solo sarebbe tenuto a chiedere il parere della Commissione ma sarebbe obbligato a seguirlo. È inutile che io sottolinei la gravità di una tale statuizione, perchè, se non fosse accolto il mio emendamento, la dichiarazione di opinione dell'organo consultivo (Commissione interministeriale), in sostanza, verrebbe a sostituirsi alla dichiarazione di volontà del Ministro, tanto più che il Ministro non può fare a meno di determinare se una data linea è suscettibile o meno di risa-

namento. Ma se il Ministro non può provvedere diversamente dal modo consigliato, come può tener conto di quelle funzioni sociali delle singole linee che possono legittimare una decisione in contrasto con il parere della Commissione interministeriale? Ritengo quindi che il parere debba avere carattere obbligatorio, ma non vincolante.

Secondo punto. I provvedimenti che il Ministro dei trasporti adotterà in esecuzione della legge in esame, secondo il progetto dovrebbero essere adottati di concerto col Ministro del tesoro. Io ritengo che questo sia eccessivo, salvo nel caso (su cui richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro) previsto dall'articolo 11. Nell'articolo 11, infatti, si stabilisce che sui finanziamenti occorrenti al concessionario per la parte di spesa non coperta dai contributi previsti dall'articolo 3 della legge, è data facoltà al Ministro del tesoro, di concerto col Ministro dei trasporti, di concedere la garanzia sussidiaria dello Stato. Si può capire che in quel caso, trattandosi di accordare il finanziamento con la garanzia sussidiaria da parte dello Stato, l'organo deliberante sia il Ministro del tesoro di concerto con quello dei trasporti. Ma quando si tratta di risolvere gli altri problemi, ed in particolare il problema fondamentale posto dall'articolo 1, non si vede perchè occorra il concerto con il Ministro del tesoro, che, per la tutela di altri interessi pubblici apprezzabilissimi, potrebbe essere indotto a far valere, in ogni caso, ragioni di economia che per avventura (e con ciò mi rivolgo a quei colleghi che hanno tanto perorato la conservazione delle linee) possono portare a conclusioni contrarie al mantenimento delle linee stesse.

Vi è un terzo ed ultimo punto, su cui richiamo brevemente l'attenzione del Senato, perchè l'ho svolto con una certa ampiezza nel mio intervento nella discussione generale. La Commissione interministeriale ha una sua composizione in relazione con una legge precedente che è quella della riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, danneggiati a causa di eventi bellici. È una composizione che, a mio avviso, non può essere ritenuta plausibile per i nuovi compiti della Commissione, la quale, come è stato ricordato dallo stesso onorevole Sottosegretario di Stato, avrà un compito molto delicato, che sostan-

zialmente si può ravvicinare ai compiti di un consiglio superiore dei trasporti, dato che, in sede di esame dei trasporti ad impianti fissi in regime di concessione, dovrà affrontarsi, sia pure non in via diretta, ma in via indiretta, il problema del coordinamento.

Noi già abbiamo approvato una modifica della composizione di questa Commissione, modifica non della sua composizione permanente, ma della sua composizione nell'una o nell'altra riunione, dato che il designato dalla Giunta regionale interverrà solo quando verrà in discussione una linea attinente a quella determinata regione oppure interverranno i designati di due o più Regioni, se la linea interesserà quelle due o più Regioni.

Ma oltre a questa modifica che il Senato ha già voluto deliberare, io ritengo assolutamente necessario che la composizione permanente della Commissione sia modificata attraverso l'intervento di altri due funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione e di quattro ingegneri esperti in materia di trasporti. (Con ciò sarà ancora meno vero quello che diceva poco fa il senatore Conti, quando parlava di una commissione di burocrati, il che in ogni caso non sarebbe del tutto esatto). Ma due di tali ingegneri esperti in materia di trasporti, saranno scelti fra i funzionari della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, evitandosi di creare nel Ministero dei trasporti quei compartimenti stagni che chi ha avuto l'occasione di avere una parte direttiva in quel Ministero conosce benissimo e sa quanto siano deleteri.

Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che ho proposto e che voi avete già votato, partiva, sia pure indirettamente, dal principio che i problemi delle ferrovie in concessione sono anche i problemi delle ferrovie secondarie statali. È quindi assolutamente necessario che ci sia, in seno alla Commissione, questo apporto di competenza, di proposte, di suggerimenti degli esperti delle Ferrovie dello Stato per il miglior funzionamento della Commissione stessa. Confido, quindi, che il mio emendamento possa essere accolto.

PANETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI. Poichè la formazione della Commissione viene messa in discussione, mi sia permesso esprimere un voto speciale, per-

chè in essa sia inclusa la rappresentanza delle associazioni degli autotrasportatori, i quali, per la conoscenza degli speciali interessi, potranno presentare sotto forma concreta qualche proposta di radicale modificazione del mezzo di trasporto.

PRESIDENTE. Onorevole senatore Panetti, la prego di presentare, a termini di Regolamento, un formale emendamento.

Quanto allo spostamento dell'articolo alla fine del disegno di legge, ritengo che la questione potrà essere risolta in sede di coordinamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. D'accordo.

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

CORBELLINI, *relatore*. Non ho nessuna difficoltà a che la questione dello spostamento dell'articolo sia esaminata in sede di coordinamento. In via di massima posso non avere obiezioni fondate alla richiesta di togliere l'obbligo del parere concorde del Ministero del tesoro. L'emendamento è stato introdotto per questioni di metodo, tanto più che poi il Tesoro controllerà l'operato del Ministero dei trasporti, come ha detto il senatore Rizzo, secondo il disposto dell'articolo 11. Non avrei neanche osservazioni da fare circa l'aumento dei membri della Commissione, da integrarsi con due specializzati che possono essere di qualunque categoria, come del resto anche il senatore Panetti ha affermato, ma senza modificare la legge. Qui si dice: « esperti in materia di trasporti »; quindi gli esperti possono essere di qualunque tipo ed in conseguenza non mi sembra di poter avere obiezioni da sollevare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Aragona, Ministro dei trasporti, per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro anzitutto di accettare l'emendamento Rizzo Giambattista, per quanto abbia dei dubbi sull'opportunità che facciano parte della Commissione due funzionari, uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché quattro ingegneri esperti in materia di trasporti, di cui due scelti fra i funzionari della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Tut-

tavia è possibile che i rappresentanti delle ferrovie dello Stato risultino utili, in quanto essi portano un contributo tecnico notevole, soprattutto in riferimento a quegli interessi contrastanti tra le Ferrovie dello Stato e le ferrovie in concessione.

Infine dichiaro di accedere alla tesi del senatore Panetti, e cioè di immettere nella Commissione rappresentanti degli autotrasportatori. Qui però sorge una difficoltà: non è indicato infatti chi indica i rappresentanti degli autotrasportatori. La nomina è forse demandata al Ministro? Ma anche in questo caso non si saprebbe a quale organizzazione competente potrebbe rivolgersi il Ministro, perchè noi abbiamo parecchie organizzazioni di autotrasportatori ed è difficile sapere quale sia la loro organizzazione competente per la nomina di rappresentanti.

Il senatore Panetti dovrebbe chiarire questo punto ed io potrei senz'altro accedere al suo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo periodo dell'emendamento del senatore Rizzo Giambattista, al quale non sono state proposte modifiche. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo ora al secondo periodo, al quale il senatore Panetti, insieme ai senatori Borromeo, Genco, Lazzaro, Salomone e Tartufo, ha formalmente proposto di aggiungere le seguenti parole: « più due rappresentanti degli autotrasportatori scelti dal Ministro ».

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Allo stesso modo in cui si propone l'inclusione dei rappresentanti degli autotrasportatori, io proporrei l'inclusione anche di due rappresentanti del Sindacato ferroviari italiani.

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta di ferrovie in concessione; il Sindacato ferroviari non c'entra.

CAPPELLINI. Mi correggo: due rappresentanti del Sindacato autoferrotramvieri.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. C'è già nella Commissione la rappresentanza di quel Sindacato.

VARALDO, Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VARALDO. Per quel che riguarda l'emendamento del senatore Panetti, vorrei far presente che nella Commissione interministeriale c'è già un rappresentante delle aziende municipalizzate e un rappresentante delle imprese private concessionarie. Si avrebbe perciò, a mio parere, una ripetizione.

PRESIDENTE. Onorevole Rizzo, non le pare che ci sia ripetizione?

RIZZO GIAMBATTISTA. No, signor Presidente, perchè il mio emendamento parte appunto da una attenta considerazione della composizione della Commissione, come è prevista dalla legge del 1949, e tende ad equilibrare la composizione della Commissione stessa in relazione con i nuovi compiti che le vengono assegnati.

GENCO. Quanto costa la Commissione?

RIZZO GIAMBATTISTA. Costa poco.

BORROMEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORROMEO. Per quanto sia stato un firmatario dell'emendamento proposto dal senatore Panetti, avendo ascoltato come è composta la Commissione, ed avendo appreso che le aziende municipalizzate hanno già un rappresentante, propongo, anche a nome degli altri presentatori, la riduzione dei rappresentanti degli autotrasportatori da due a uno.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio parere sull'emendamento Panetti modificato dal senatore Borromeo.

CORBELLINI, *relatore*. Mi rimetto al Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'emendamento Rizzo, come anche la proposta di aggiungere un rappresentante degli autotrasportatori. Indubbiamente in questo campo gli autotrasportatori hanno poco da vedere, ma ad ogni modo accetto.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'emendamento Cappellini.

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Desidero osservare che, qualora l'emendamento Cappellini sulla partecipazione di rappresentanti dei Sindacati autoferrotramvieri venisse accettato, il testo

dell'articolo dovrebbe essere coordinato con il testo della legge 14 giugno 1949, n. 410. Infatti se si introduce nella Commissione un « altro » rappresentante del Sindacato autoferrotramvieri, si dice qualcosa che non è coordinato con il testo della legge, nella quale si parla invece di un rappresentante del personale autoferrotramviario. Io conosco le discussioni che, in sede di Commissione di ratifica, si sono svolte a proposito della formazione dei Consigli di amministrazioni autonome (come le Ferrovie dello Stato) o di enti pubblici, quando si è voluta prevedere la cosiddetta rappresentanza del personale. Pertanto, la modifica dovrebbe essere prima attentamente meditata e in ogni caso coordinata con il testo della legge 14 giugno 1949, n. 410.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Debbo osservare che, qualora si introducesse un rappresentante dei sindacati nella Commissione, si metterebbe in imbarazzo il Ministro, il quale si troverebbe di fronte a tre, quattro o cinque sindacati, senza sapere da quale di essi dovrà provenire il rappresentante da inserire nella Commissione. Pertanto, o si demanda esplicitamente la scelta al Ministro, o altrimenti il Ministro si troverà nella situazione di non sapere da quale sindacato dovrà essere prescelto il rappresentante.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Poichè la Commissione, così come viene proposta nell'emendamento dell'onorevole Rizzo, parte dal presupposto della preesistenza della Commissione prevista dalla legge 410, della quale fa parte un rappresentante del personale autoferrotramviario, anche in questa sede dobbiamo usare la stessa identica dizione.

A nome della Commissione, propongo quindi d'aggiungere in fine all'emendamento Rizzo, di seguito alla proposta di modificazione del senatore Panetti, le parole « e un rappresentante del personale autoferrotramviario ».

CASTAGNO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTAGNO. Faccio osservare al Senato che da questa parte dell'Assemblea è già stato fatto rilevare altre volte come si sia completamente

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

dimenticata in Italia, da parte del Governo, l'esistenza della Confederazione generale italiana del lavoro. L'altra settimana, in occasione di una interrogazione del senatore Roveda, si è fatto osservare che nelle due Commissioni ultime di una certa importanza nominate dal Governo, il Consiglio superiore dell'industria e la Commissione di consulenza per la liquidazione del F.I.M., si sono nominati rappresentanti dei sindacati aderenti alla Confederazione italiana dei liberi sindacati, cioè alla Confederazione democristiana, dimenticando i cinque milioni di organizzati nella C.G.I.L.

Ora discutiamo di una rappresentanza del personale e vogliamo evitare che il Ministro si trovi imbarazzato, domani, di fronte ad una nostra eventuale protesta. Fin da ora siamo certi che se un solo rappresentante ci dovesse essere, questo sarebbe scelto fra i democristiani (*interruzione del senatore Tartufo*), dimenticando ancora una volta l'esistenza della massima organizzazione sindacale dei lavoratori italiani. (*Interruzione del senatore Cappa*). Senatore Cappa, le cifre ufficiali date dalla C.I.S.L. riguardano un milione di lavoratori; le cifre altrettanto ufficiali controllabili (e controllate dalla Banca Nazionale del Lavoro, che fa la distribuzione delle tessere della Confederazione italiana generale del lavoro) danno 5.300.000 lavoratori. Non so se la massima cifra sia un milione o cinque milioni: se un milione è superiore a cinque, avete ragione voi! Riteniamo però che per quanto noi siamo per voi dei reprobri, non possiamo essere assolutamente dimenticati nella rappresentanza dei nostri lavoratori. Se il senatore Cappellini ha fatto richiesta che i rappresentanti del personale siano due è soltanto per togliere, ripeto, d'imbarazzo il Ministro, il quale domani potrà disporre perchè uno dei rappresentanti sia vostro, ma saprà che almeno uno deve essere assolutamente nostro. (*Approvazioni dalla sinistra*).

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma l'avete già un rappresentante, quello dei feretrotramvieri!

CAPPA. Male, male. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dei senatori Panetti, Borromeo ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo, tendente ad aggiungere, in fine al testo dell'arti-

colo 10 proposto dal senatore Rizzo Giambattista, le parole « più un rappresentante degli autotrasportatori, scelto dal Ministro dei trasporti ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la proposta dei senatori Cappellini, Voccoli, Adinolfi, Cerruti, Mancini e Priolo, non accettata nè dalla Commissione, nè dal Governo, tendente ad aggiungere, di seguito all'emendamento Panetti-Borromeo, le parole « e due rappresentanti del sindacato autoferetrotramvieri ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, non è approvata*).

Avverto che gli stessi presentatori dell'emendamento testè respinto hanno presentato una nuova proposta di modificazione, che consiste nell'aggiunta, di seguito all'emendamento Panetti-Borromeo, delle parole « e un rappresentante del sindacato autoferetrotramvieri ».

La pongo in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvata*).

Passiamo allora all'emendamento formulato dalla Commissione, tendente ad aggiungere, di seguito all'emendamento Panetti-Borromeo, le parole « e un rappresentante del personale autoferetrotramviario ».

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Ho preso la parola brevemente per illuminare la questione e votare, come è nostro dovere, nella chiarezza. Se si parte dalla premessa che mi pare accettata dalla Commissione, bisogna dire, in fondo al mio emendamento: « un altro rappresentante del personale autoferetrotramviario ». Questo chiarirebbe la questione senza ombra alcuna di dubbio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo della Commissione, nella formulazione più precisa suggerita dal senatore Rizzo Giambattista, che ripeto: « e un altro rappresentante del personale autoferetrotramviario ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo periodo del testo dell'articolo 10 proposto dal senatore Rizzo Giambattista, modificato secondo gli emendamenti testè approvati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 10 nel testo proposto dal senatore Rizzo Giambattista, con gli emendamenti apportativi e con l'aggiunta suggerita dai senatori Lussu ed altri e già approvata in sede di articolo 1. Ne do lettura:

#### Art. 10.

I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, sulla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione. Ai fini della presente legge, della detta Commissione, integrata da un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale, faranno parte anche altri due funzionari, l'uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ed altri quattro ingegneri esperti in materia di trasporti, di cui due scelti fra funzionari della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato più un rappresentante degli autotrasportatori, scelto dal Ministro dei trasporti, ed un altro rappresentante del personale autoferrottramviario.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

#### Art. 11.

Sui finanziamenti occorrenti al concessionario, per la parte di spesa non coperta dai contributi previsti dall'articolo 3 della presente legge, è data facoltà al Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti, di concedere, per la durata di 35 anni, la garanzia sussidiaria dello Stato ad Istituti, Enti o Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio od a lungo termine, ad Istituti,

Enti o Società di previdenza e di assicurazione ed all'Istituto di credito delle Casse di risparmio italiane.

Ai finanziamenti di cui sopra si estendono, in quanto applicabili, le condizioni e modalità di cui al decreto legislativo 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni ed aggiunte concernenti provvidenze per agevolare il riassetto della vita civile e la ripresa economica della Nazione.

Gli atti e contratti con i quali vengono concessi i finanziamenti suddetti e la garanzia statale, come pure gli atti e contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Le relative formalità sono altresì esenti dalle imposte di registro ed ipotecarie, salvi i diritti e compensi spettanti agli uffici del registro e gli emolumenti spettanti ai conservatori dei registri immobiliari. Restano ferme le eventuali maggiori agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni a favore dei singoli istituti ed enti finanziatori. Gli onorari notari sono ridotti alla misura di un decimo.

*(È approvato).*

#### Art. 12.

Per l'esecuzione delle opere di cui alla presente legge i concessionari di ferrovie, di tramvie e filovie extraurbane e di funivie quando non ottengano la garanzia sussidiaria dello Stato, possono essere autorizzati a contrarre mutui garantiti da ipoteca a norma del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 13 e 14.

*(È approvato).*

#### Art. 13.

Nel caso in cui, essendosi pronunziata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, non si avvenga all'aggiudicazione della concessione ai sensi dell'articolo 6 di detto decreto, la concessione stessa, per le tramvie e le filovie extraurbane, può essere accordata alla provincia, al comune o ai comuni interessati; quelle delle funivie al comune o al consorzio dei comuni interessati.

In pendenza della concessione il Ministro dei trasporti può affidare in via temporanea l'esercizio agli enti anzidetti.

Nella eventualità che la concessione non sia fatta agli enti di cui sopra, e si addivenga alla demolizione della linea, il mutuante ha diritto di procedere sui beni ipotecati e lo Stato ha diritto di recuperare le somme corrisposte o vincolate sulle sovvenzioni e sui contributi accordati in applicazione della presente legge.

A quest'articolo il senatore Rizzo Giambattista ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire la dizione del primo comma con la seguente:

” Nel caso in cui, essendosi pronunciata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, non si addivenga all'aggiudicazione della concessione a sensi dell'articolo 6 di detto decreto, la concessione stessa, per le ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, può essere accordata alla provincia, al comune o al consorzio dei comuni interessati; quella delle funivie e funicolari al comune o al consorzio dei comuni interessati ” ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per svolgere quest'emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Questo emendamento è di natura formale, poichè precisa il testo della Commissione.

PRESIDENTE. Prego la Commissione e il Governo di esprimere il proprio parere su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento sostitutivo del primo comma dell'articolo presentato dal senatore Rizzo Giambattista, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 13 così modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 14:

#### Art. 14.

Il valore di stima di cui all'articolo 7, comma secondo, lettera b) del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, è determinato al netto dei contributi, accordati a norma dell'articolo 3 della presente legge, limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

Per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie che formino oggetto di nuova concessione a termine del precedente articolo 13, il pagamento del prezzo di stima è a carico dell'ente concessionario. Il prezzo di stima è determinato dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sentito il competente Ispettorato compartimentale e la Intendenza di finanza. Esso ne dà comunicazione al nuovo concessionario, ed a quello decaduto, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato generale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal nuovo concessionario alla Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima il nuovo concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

Nel decidere sul prezzo l'Autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Al secondo comma, il senatore Rizzo Giambattista propone di modificare la dizione del secondo periodo nella seguente maniera: « Il prezzo di stima è determinato dal Ministero dei trasporti sentita la Intendenza di finanza ».

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è d'accordo.

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Rizzo, di cui ho dato lettura accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 14 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 15.

In caso di cessazione, per qualunque causa, dell'esercizio di una linea o di un tronco di essa, e nei casi previsti dagli articoli 187 e 188 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, lo Stato avrà diritto di rilevare in tutto o in parte e a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare delle sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il materiale rotabile acquistato dal concessionario con le sovvenzioni medesime.

Il prezzo è determinato, in base al valore venale, dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentito il competente Ispettorato compartimentale e la Intendenza di finanza. Tale prezzo viene comunicato al concessionario a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Il concessionario, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione può proporre avanti l'Autorità giudiziaria competente la sua istanza, nei confronti dei Ministeri dei trasporti e del tesoro contro il prezzo determinato. In questo caso, la somma corrispondente deve essere depositata dal Ministero del tesoro alla Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima lo Stato acquista l'intera proprietà del materiale rotabile.

Nel decidere sul prezzo l'Autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata a favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Gli impianti eseguiti con i contributi dello Stato di cui all'articolo 3 della presente legge sono, per intero reversibili allo Stato alla fine della concessione senza pagamento di alcun corrispettivo od indennizzo di sorta.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

« Nel primo comma sostituire la parola: "sovvenzioni" con l'altra: "contributi" ».

RIZZO Giambattista.

« Sostituire la dizione del primo periodo del secondo comma con la seguente:

" Il prezzo è determinato in base al valore venale dal Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentita l'Intendenza di finanza " ».

RIZZO Giambattista.

« Nel secondo comma, dopo le parole: "la Intendenza di finanza" aggiungere le altre: "e le Regione interessata" ».

LUSSU, MANCINI, PALUMBO Giuseppina.

Gli emendamenti del senatore Rizzo Giambattista sono accettati sia dal Governo che dalla Commissione.

Sull'emendamento Lussu ha chiesto di parlare il senatore Rizzo Giambattista. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevole Presidente, a proposito dell'emendamento Lussu, confesso che se per quanto riguarda l'altro emendamento sull'intervento del designato dalla Giunta regionale potevo apprezzare alcune ragioni notevoli che hanno poi indotto il Senato ad accoglierlo, non riesco a capire perchè nella determinazione di un prezzo che deve essere pagato dallo Stato al concessionario debba essere sentita la Regione. Per tutelare quale interesse? L'interesse del concessionario privato? Non ne vedo la ragione. Se l'onorevole Lussu ha la compiacenza di spiegarmi sotto quale aspetto si può tutelare in questa circostanza un interesse regionale, sono disposto a votare l'emendamento.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Io non mi stupisco affatto che l'onorevole Rizzo non abbia capito questo punto poichè infatti non ha capito neppure il primo

punto. Dico capito nel senso di adesione ad una impostazione logica che il Senato votando quell'emendamento ha dato chiaramente. Dice il senatore Rizzo: si tratta di fissare il prezzo; che c'entra la Regione? C'entra magnificamente, esattamente come c'entrava prima. Poichè, per esempio, la Regione che conosce il tenore dei prezzi locali delle zone può suggerire, nello interesse dello Stato, prezzi inferiori a quelli che la Commissione centrale stessa avesse previsto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per esprimere il parere della Commissione

CORBELLINI, *relatore*. Io penso che la Regione in questo caso di determinazione di prezzi pagati dallo Stato per il materiale non c'entra. Essa potrà intervenire sul giudizio tecnico del sistema, ma non è affatto necessario il suo intervento quando si tratta di determinare i prezzi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Mi dichiaro d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo al secondo comma, di cui ho già dato lettura, presentato dai senatori Lussu ed altri e non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo.

MOLÈ SALVATORE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLÈ SALVATORE. Voto per l'emendamento Lussu-Mancini perchè ritengo che la Regione, che deve esaminare anche il problema dei contributi, deve pur partecipare alla Commissione quando si tratta appunto di esaminare i conti, i contributi dati, il valore delle cose che debbono essere apprezzate tanto da parte dell'azienda quanto da parte dello Stato. La Regione deve pure interloquire quando si tratta di ferrovie che riguardano la Regione stessa, e in questo caso deve essere rappresentata. Io penso che il rappresentante della Regione doveva essere indicato dalla Assemblea regionale, ma poichè l'articolo 1 votato conferisce alla Giunta regionale la indicazione del rappresentante regionale nella Commissione

voto per l'emendamento Lussu così come formulato.

PRESIDENTE. Chi approva l'emendamento Lussu è pregato di alzarsi.

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

Pongo in votazione l'emendamento Rizzo, accettato dalla Commissione e dal Governo, tendente a sostituire, nel primo comma, alle parole « delle sovvenzioni accordate » le altre « dei contributi accordati ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Rizzo, sostitutivo della dizione del primo periodo del secondo comma, accettato dalla Commissione e dal Governo. Lo rileggo:

« Il prezzo è determinato in base al valore venale dal Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentita l'Intendenza di finanza ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 15 con le modificazioni apportatevi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Passiamo ora all'articolo 16, di cui do lettura:

#### Art. 16.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge sarà provveduto, per la gestione 1950-51, con lo stanziamento iscritto nel bilancio del Ministero dei trasporti per la gestione stessa.

Per il pagamento dei contributi di cui all'articolo 3 della presente legge il Ministro per i trasporti è autorizzato ad assumere impegni nell'esercizio 1950-51 entro il limite di lire 400 milioni.

Per gli esercizi successivi, il limite di impegno per le sovvenzioni di cui all'articolo 3 sarà stabilito con le leggi di approvazione degli stati

di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti.

A questo articolo l'onorevole Rizzo Giambattista propone di sostituire, nel primo comma, le parole « gestione 1950-51 » con le altre « gestione 1951-52 ». Invito l'onorevole relatore ad esprimere l'opinione della Commissione su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Accetto anch'io l'emendamento Rizzo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Rizzo Giambattista, di cui ho dato lettura, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 16 così modificato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 17.

Nel caso di normale scadenza di una concessione, senza che ne sia stata resa possibile la tempestiva rinnovazione, durante il periodo intercedente tra la cessazione della precedente concessione e l'assunzione dell'esercizio da parte del nuovo concessionario, il Ministero dei trasporti è autorizzato a gestire direttamente il pubblico servizio per la durata massima di un anno, salvo proroga da concedersi per giustificati motivi, con decreto del Presidente della Repubblica da promuoversi di intesa tra il Ministro dei trasporti e quello del tesoro.

Il senatore Ferrari ha proposto di ripristinare la dizione del corrispondente articolo del testo governativo (articolo 15). Poichè l'onorevole Cappellini, in assenza del presentatore, ha fatto suo tale emendamento, ha facoltà di parlare per svolgerlo.

CAPPELLINI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione ha discusso a lungo su questo emendamento, ed ha espresso avviso contrario al suo accoglimento, appunto per dare la possibilità dell'esercizio provvisorio di una ferrovia per la quale sia scaduta la concessione, per giustificati motivi, con decreto del Presidente della Repubblica. Il senatore Ferrari invece considerava la questione della navigazione lacuale che con questa legge non ha nessuna connessione. Abbiamo discusso, come ho detto, anche in sede di Commissione sull'opportunità di usare la dizione governativa, facendo, in sostanza, rientrare dalla finestra una cosa che non entrava dalla porta, dato che la legge, ripeto, non considera la navigazione lacuale. Poichè la Commissione ha deciso unanimemente in contrario, noi insistiamo perchè l'emendamento venga respinto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere l'opinione del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Mi rimetto al Senato.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Cappellini se insiste nel suo emendamento.

CAPPELLINI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento Ferrari, fatto proprio dal senatore Cappellini, tendente a ripristinare l'articolo 15 del testo governativo corrispondente all'articolo 17 del testo della Commissione. Tale emendamento non è accettato dalla Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Il senatore Rizzo Giambattista ha proposto il seguente emendamento:

« Dopo le parole: " salvo proroga da concedersi per giustificati motivi " aggiungere le altre: " per un altro anno " ».

Chiedo alla Commissione e all'onorevole Ministro se lo accettano.

CORBELLINI, *relatore*. Lo accetto.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Debbo fare qualche eccezione all'emendamento Rizzo, perchè ho l'impressione che limitare la proroga ad un anno — l'abbiamo visto in pratica — sia un po' poco. Vorrei che per lo meno si dicesse: per altri due anni.

PRESIDENTE. Domando al senatore Rizzo, se insiste nel suo emendamento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Vorrei rimettermi alla proposta del Ministro (*interruzioni dell'onorevole Cappa e Corbellini*) ma non sono riuscito a formarmi un'idea precisa della sua necessità.

Il mio emendamento era dettato dalla opportunità di limitare al massimo quel periodo transitorio di gestione governativa nel quale possono presentarsi degli inconvenienti. Ciò indipendentemente dall'opinione che si possa avere circa la convenienza o meno della nazionalizzazione perchè, se si deve arrivare alla nazionalizzazione, ci si deve arrivare per vie dirette e ben meditate e non attraverso queste vie indirette rimesse al potere esecutivo. Per questo motivo avevo chiesto che la proroga della gestione diretta da parte dello Stato del pubblico servizio dopo il primo anno fosse limitata ad un altro anno.

CAPPA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA. Mi sembra che l'emendamento Rizzo sia accettabile perchè nei casi in cui alla scadenza delle concessioni non siano ancora intervenuti accordi tra Governo e concessionari può essere necessaria una proroga; ma è però opportuno limitarla al massimo ad un anno per molteplici ragioni, specie per impedire che attraverso proroghe più lunghe si venga ad effettuare la nazionalizzazione senza che questa sia stata decisa dal Parlamento.

Quindi, a nome della Commissione, accetto l'emendamento dell'onorevole Rizzo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Non capisco perchè non si debba dare questa proroga di due anni. La nazionalizzazione infatti è un provvedimento che quando si attua assume un carattere permanente. Ora la richiesta che io ho avanzato relativa ai due anni non ha che una ragione di carattere pratico, cioè si possono verificare dei casi per cui si renda necessario avere due anni a disposizione ancora oltre l'anno, appunto per portare in porto tutte le riforme che sono necessarie, per poi restituire le aziende agli eventuali concessionari.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dal Governo, tendente ad aggiungere dopo le parole « salvo proroga da concedersi per giustificati motivi » le altre « per altri due anni ». Tale emendamento non è accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

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

Pongo in votazione l'articolo 17 così modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

#### Art. 18.

Alle aziende esercenti pubblici trasporti urbani municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie che, per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile destinato all'ammodernamento del sistema di trazione, non contraggono i mutui previsti dall'articolo 2 del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, può venire accordato, in luogo del contributo dello Stato nel pagamento degli interessi, ma entro i limiti della somma stanziata dal decreto legislativo stesso, un contributo annuo fisso, per un periodo di quattro anni, in misura del 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile.

La disposizione del precedente comma è applicabile anche alle aziende di pubblici trasporti urbani esercitati dall'industria privata.

Sul primo comma non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo pertanto in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Il senatore Rizzo Giambattista ha proposto di aggiungere a questo comma le parole:

« A tali aziende possono anche applicarsi le norme di cui al precedente articolo 11 nei limiti del 50 per cento della spesa riconosciuta ammissibile ».

Ha inoltre proposto la soppressione del secondo comma.

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per illustrare questi emendamenti.

RIZZO GIAMBATTISTA. Ritengo che prima del mio emendamento dovrebbe essere di-

scusso l'emendamento sostitutivo del senatore Ferrari perchè in esso si prevede da un canto l'applicazione dell'articolo 11, come nel mio, ma si prevede poi anche l'applicazione di altri articoli in favore delle aziende municipalizzate. Pertanto, onorevole Presidente, se lo crede opportuno, la prego di mettere in discussione l'emendamento del senatore Ferrari perchè, altrimenti, quando fosse votato il mio, l'altro rimarrebbe precluso.

PRESIDENTE. Do allora lettura dell'articolo 18-bis proposto dal senatore Ferrari:

Art. 18-bis.

I contributi di cui ai commi 1, 2 e 4 del precedente articolo 3, sono concessi anche alle aziende di trasporti pubblici urbani municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei comuni o delle provincie.

A tale effetto si osservano, in quanto applicabili, le norme di cui agli articoli 6, 6-bis, 7, secondo e terzo comma, e 10 della presente legge.

Alle aziende indicate nel primo comma del presente articolo si applicano inoltre le norme di cui al precedente articolo 11.

Il senatore Ferrari non è presente.

CAPPELLINI. Faccio mio l'emendamento.

PRESIDENTE. Le do allora la parola perchè lo illustri.

CAPPELLINI. Mi rincresce per l'ora tarda, ma io su questo argomento ho qualcosa da dire. Il testo governativo non parlava neppure della sorte che doveva essere riservata alle aziende municipalizzate. Si è discussa la questione in sede di Commissione e la maggioranza stessa non ha potuto fare a meno di riconoscere giuste le nostre richieste, meravigliandosi essa stessa del fatto che il Governo avesse escluso le aziende municipalizzate dai benefici di questa legge. È venuto fuori un articolo aggiunto che vuol riconoscere, in una certa, ma piccola ed insufficiente misura, alcuni di questi benefici della legge alle aziende municipalizzate.

Noi però non siamo d'accordo con le decisioni della Commissione ed abbiamo presentato questo articolo 18-bis. Perchè non siamo d'accordo? Perchè il settore delle municipalizzate,

anche in altre leggi, è stato o trascurato o ingannato; anche se alcune di queste leggi potevano sembrare favorevoli alle municipalizzate poi, nell'applicazione di esse, questi principi sono scomparsi totalmente o parzialmente. Vorrei citare per tutte « la legge per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione distrutti o danneggiati per eventi bellici »: alle aziende private, impianti fissi, 100 per cento; materiale rotabile, 50 per cento. Alle aziende municipalizzate, per gli impianti fissi, il 50 per cento; per materiale rotabile il 50 per cento. Poi vi è un'ulteriore clausola meno restrittiva; ma più avanti, di fronte a 18 miliardi di danni, non so neanche se ancora corrisposti, alle municipalizzate sono stati destinati solo 2.173 milioni. Alla stessa data, il settore privato aveva avuto 8 miliardi, sui 20 di danni. Mi riferisco alle citazioni del senatore Panetti fatte in occasione della discussione del bilancio di previsione 1950-51.

È venuta poi la legge degli 8 miliardi, e anche qui bisogna dire che ancora una volta le aziende municipalizzate sono state trascurate. Eccoci ora a questa legge elaborata per favorire esclusivamente i concessionari privati. L'onorevole Battista ieri, nel corso del suo intervento, ci ha fornito una cifra, che si riferisce ad una parte del 1950, come sussidi integrativi corrisposti dal Governo a queste aziende concessionarie private. Egli ci ha detto: abbiamo dato 2.675 milioni, però non ci ha detto tutto ciò che lo Stato ha dato a queste aziende private nel corso degli ultimi anni, a partire dal 1947. Cito ora delle cifre fornite dallo stesso Ministero ed in sede di dichiarazione di voto dirò le altre cifre che non ci sono state fornite.

Preciso intanto che i disavanzi accertati in via provvisoria dalle aziende concessionarie vengano sempre integralmente coperti dallo Stato; anche se non per tutte le annualità è stato versato il 100 per cento di questi che io chiamo presunti disavanzi (perchè sappiamo come i bilanci si falsifichino e come il Governo accetti queste falsificazioni) così, come con tanta sollecitudine — l'onorevole D'Aragona me lo permetterà — si stornano dal bilancio del Ministero dei trasporti 50 miliardi di lire, per destinarli ai primi finanziamenti bellici. Questo è ciò che si va dicendo in giro; del

resto indirettamente l'onorevole Battista ieri lo ha confermato quando ad una interrogazione del senatore Elia, a proposito della ferrovia che deve essere ricostruita fra Urbino e Fabriano, ha dichiarato essere inutile insistere su questi lavori perchè non esistono i fondi per effettuare la ricostruzione stessa. Questo è stato risposto al senatore Elia proprio in questa Assemblea, nello stesso momento in cui il Ministero dei trasporti — ripeto — si fa stornare, a quello che si dice, ben 50 miliardi per destinarli al riarmo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Il mio Ministero non ha mai avuto più di 25 miliardi, e di quelli dispongo tuttora.

CAPPELLINI. Ad ogni modo, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel 1947 sono stati versati per sussidi integrativi a queste società concessionarie 2.775 milioni; 4.169 nel 1948; 4.113 nel 1949 e 2.621 nel 1950, cioè in una porzione di questo anno; nello stesso tempo le aziende municipalizzate venivano completamente dimenticate come se non esistessero. Ed è proprio il Governo che non ne fa oggetto di trattazione, che non propone nessuna concessione e nessuna agevolazione a queste meritevoli aziende. Da ciò il nostro articolo in sostituzione dell'articolo 18, per il quale mi pare non sia necessario spendere altre parole in quanto credo che dovrebbe essere pacifica per tutti la necessità di tenere presenti le esigenze delle municipalizzate, le quali non si possono e non si debbono trovare per lo meno in condizioni di inferiorità rispetto alle aziende private.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Io avrei desiderato che il senatore Cappellini avesse dato lettura anche dei contributi versati dal Ministero dei trasporti nel 1946, quando era Ministro dei trasporti il proponente l'emendamento, senatore Ferrari. (*Interruzioni e proteste del senatore Cappellini*). Lei, senatore Cappellini, ha incominciato a leggere i dati dal 1947; poteva risalire indietro un paio di anni e sarebbe stato più logico.

Ma vi è un'altra cosa da osservare. Qui abbiamo confuso le aziende municipalizzate con le ferrovie concesse. Nelle ferrovie concesse gli impianti fissi sono di proprietà dello Stato. Nelle aziende municipalizzate sono di proprie-

tà del Comune. Quindi è logico che nel primo caso lo Stato sia intervenuto al cento per cento per riparare i danni di guerra e nel secondo caso sia intervenuto col cinquanta per cento. Quanto al materiale rotabile, lo Stato è intervenuto per il cinquanta per cento nell'uno o nell'altro caso. Ma voglio fare presente, inoltre, che le aziende municipalizzate sono state favorite dallo Stato, quando esso ha corrisposto le integrazioni di bilancio ai grossi comuni, ai quali appunto appartengono queste aziende municipalizzate, di modo che lo Stato si verrebbe a trovare nella condizione di dover pagare due volte per la stessa causa. Per questa ragione io voterò contro l'emendamento proposto dal senatore Ferrari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per esprimere il parere della Commissione.

CORBELLINI, *relatore*. Debbo osservare che qui si sviserebbe il concetto della legge accettando l'emendamento Ferrari, poichè noi abbiamo parlato di ferrovie extraurbane, mai di ferrovie e tramvie urbane. E se si pensa allo sviluppo e all'importanza del peso finanziario da sostenere, necessario per accordare contributi a queste tramvie urbane, si svisa completamente lo scopo della legge; poichè i fondi stanziati non varrebbero più neanche lontanamente per tale scopo. Ed allora il ragionamento del collega Genco assume nuova conferma poichè i bilanci delle aziende municipalizzate urbane sono integrati a cura del Ministero dell'interno, e quindi non entrano nelle spese per le sovvenzioni concesse da quello dei trasporti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Io debbo dichiarare che non posso accettare l'emendamento proposto dal senatore Ferrari. Anzi, visto che fra gli emendamenti dell'articolo 18 ce n'è anche uno del senatore Rizzo che tende a sopprimere l'ultimo comma di questo articolo, voglio sperare che il Senato vi aderisca perchè quella parte inserisce in questa legge i trasporti urbani. È vero che qui si parla di industria privata; però, quando noi ammettiamo l'industria privata nell'interno del Comune è difficile poi fare la distinzione.

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

In tutti i modi questa è una legge che è stata preparata non per risolvere il problema dei trasporti delle aziende municipalizzate, ma per risolvere il problema dei trasporti gestiti da privati. Indubbiamente le aziende municipalizzate hanno il diritto di reclamare che si faccia una legge che risponda alle loro esigenze, che sono di altro genere, che debbono essere risolte in altro modo, che non possono essere confuse in questa legge, con la quale si risolve il problema per le aziende gestite da privati. Certamente il Ministro dei trasporti dovrà elaborare una legge che vada incontro alle esigenze e alle necessità delle aziende municipalizzate, ma questo è un altro problema che non ha niente a che vedere con la legge attualmente in discussione.

Si è introdotta qui una soluzione che tende ad andare incontro alle aziende municipalizzate. Queste aziende si sono trovate in questa condizione: con una legge si tendeva a risolvere anche il problema delle municipalizzate, garantendo quei tali interessi ecc., operazioni che i Comuni non hanno potuto fare date le condizioni in cui si trovavano e data la situazione in cui erano le aziende municipalizzate. Ma queste non hanno trovato i crediti necessari per poter fare quelle operazioni, di modo che quella legge, per quanto si riferiva al credito alle aziende municipalizzate, è rimasta lettera morta. Bisogna vedere in che modo si può farla vivere, o trovando un sistema che metta in valore le disposizioni di quella legge, o invece escogitando altre forme. Ma ripeto è tutto un problema completamente diverso dall'attuale.

Ecco perchè non credo che convenga confondere con questa legge le aziende municipalizzate. Non credo quindi che sia opportuno anche per le stesse aziende municipalizzate che si accetti la sostituzione dell'articolo 18 con l'articolo proposto dal senatore Ferrari.

PRESIDENTE. Domando al senatore Cappellini se insiste sull'emendamento.

CAPPELLINI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 18-bis, di cui ho già dato lettura, proposto dal senatore Ferrari e fatto proprio dal senatore Cappellini, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Torniamo all'articolo 18, di cui è già stato approvato il primo comma.

Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per dar ragione dei suoi emendamenti.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, non abuserò ancora della vostra pazienza. È vero che la legge si riferisce di regola ai trasporti extraurbani, per quanto ciò non sia del tutto vero, perchè, ad esempio, nel caso di funivie e funicolari il requisito della extraurbanità non è richiesto.

È vero però che la 7<sup>a</sup> Commissione ha creduto di doversi anche occupare delle aziende municipalizzate esercenti pubblici trasporti urbani: poteva non occuparsene, ma ha ritenuto di farlo. Da ciò derivano i miei due emendamenti.

Il primo è soggetto alle necessità del Tesoro che confido possano non essere un ostacolo assoluto. In breve, io ritengo che il vantaggio della garanzia sussidiaria da parte dello Stato, previsto dall'articolo 11, che si dà anche ai concessionari privati delle feretrotramvie, possa essere dato anche alle aziende municipalizzate esercenti trasporti urbani.

Il mio secondo emendamento all'articolo 18, che propone la soppressione dell'ultimo comma, si richiama invece allo scopo dello stesso articolo proposto dalla Commissione. Questo articolo è stato dettato dalla necessità di superare le difficoltà che si erano avute in sede di applicazione del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487. I benefici previsti da tale decreto, come vi ha fatto notare nella sua relazione il senatore Corbellini, non si sono in realtà potuti realizzare. Ora, se il decreto legislativo del 12 aprile 1948 si riferisce esclusivamente alle aziende municipalizzate, io non vedo perchè si debba accogliere poi l'ultimo comma dell'articolo, il quale vuole che queste disposizioni siano anche applicabili alle aziende di pubblici trasporti urbani esercitati dall'industria privata.

Io non ho, naturalmente, nulla contro queste aziende, ma ritengo, e con ciò mi riferisco a quello che ha detto poco fa il ministro onorevole D'Aragona, che se noi vorremo regolare e disciplinare tutta questa materia dei trasporti urbani, dovremo provvedervi con una legge a sè stante.

Allo stato ritengo che non si debba fare altro che avviare agli inconvenienti della pre-

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

cedente legge, la quale, ripeto, si riferiva esclusivamente alle aziende municipalizzate. Confido nell'accoglimento dei miei emendamenti.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione su questi emendamenti.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria al primo emendamento per le ragioni espresse riguardo all'articolo 18-bis. Al secondo emendamento è contraria perchè, trattandosi di dare la garanzia dello Stato a delle aziende private, esercitate dall'industria privata — e posso precisare che sono piccole società private o di cooperative di centri meridionali (cioè Taranto, Messina e Catania) che esercitano per loro conto — si è ritenuto che, anche se si tratta di società urbane, esse potessero goderne. Per questo motivo abbiamo aggiunto l'ultimo comma dell'articolo 18, in cui è detto che la disposizione del precedente comma è applicabile anche alle aziende di pubblici trasporti urbani esercitati dall'industria privata, cioè non municipalizzate. Come ho detto, si tratta di tre sole aziende, alle quali probabilmente è da aggiungersene un'altra. Poichè si tratta di privati, si è inteso dare loro questo particolare trattamento. Comunque, dichiaro di rimettermi al Senato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro per esprimere il parere del Governo.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di essere contrario al primo emendamento Rizzo e di accettare il secondo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo al primo comma presentato dal senatore Rizzo Giambattista, non accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento soppressivo del secondo comma, accettato dal Governo e non accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

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

L'articolo 18 risulta allora formato dal solo primo comma, già approvato.

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

CAPPELLINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. È stato ripetuto anche nel corso di questa discussione, come in sede di Commissione e durante altre discussioni, che ci troviamo di fronte a problemi che hanno carattere tecnico e non politico. La nostra, egregi colleghi, come tutti sappiamo è una Assemblée politica ed anche quando le Commissioni si occupano in modo prevalente di problemi tecnici, operano pur sempre in funzione politica. È politica anche questa discussione e la materia che noi trattiamo: la conferma la riceviamo del resto dall'accanimento posto in questa discussione ed in altri dibattiti del genere dalla maggioranza nel respingere sistematicamente tutti gli emendamenti da noi proposti, anche quando questi sono ispirati dal desiderio vivissimo di operare una collaborazione costruttiva, anche non essendo d'accordo con la politica del Governo.

La verità è un'altra; i disegni di legge che vengono proposti da questo Governo hanno non solo un contenuto politico, ma un contenuto politico di classe: sempre o quasi sempre. Ci sono per il Governo i concessionari da proteggere, da difendere, a favore dei quali si fanno le leggi; ci sono i latifondisti, ci sono i grandi industriali e altri uomini di questo stampo. Sempre, sempre.

Del resto, sentite, io vi voglio elencare, perchè l'ho annotato in precedenza, prima cioè che prendessi la parola per la dichiarazione di voto, tutto ciò che voi avete respinto.

Nel corso di questa discussione abbiamo assistito a cinque voti contrari della maggioranza sui nostri emendamenti: l'articolo 6-bis respinto; l'emendamento all'articolo 8 respinto; l'emendamento per includere due o un membro del Sindacato degli autoferrotranvieri respinto; l'articolo 15 che poi si richiamava al testo governativo, pure respinto; l'ultimo, il 18-bis, anche respinto, a favore delle aziende municipalizzate, che la stessa maggioranza della Commissione aveva sentito il bisogno di non ignorare inserendo nel suo testo l'articolo 18, quindi non in contraddizione con la legge stessa, come mi pare che l'onorevole Ministro abbia cercato di sostenere. Ad ogni modo, tutte queste nostre proposte sensate, frutto di uno studio, di un ragionamento, di una seria collabo-

razione portata anche in sede di Commissione sono state sistematicamente respinte. Questo conferma ancora una volta il settarismo della maggioranza. (*Interruzioni e commenti dal centro e dalla destra*).

Noi abbiamo in sede di Commissione ed anche in questa Assemblea sostenuto, per bocca dei colleghi Mancini, Musolino, Ferrari ed altri, la necessità di arrivare ad una riforma veramente seria e concreta, la nazionalizzazione. Non si è fatto un solo passo verso la nazionalizzazione nel senso di arrivare almeno a riscattare quelle aziende che, date in concessione, fossero andate man mano a scadenza, e non ci si è voluto fornire neanche gli elementi per stabilire le agevolazioni che hanno in questi ultimi anni nel loro insieme o singolarmente ottenuto dallo Stato, e che cosa in realtà il Governo si propone di fare alla scadenza delle concessioni stesse. Ci si è detto che non è opportuno e attuale procedere a questi riscatti per le elevate indennità che lo Stato dovrebbe corrispondere ai concessionari, ma queste stesse cose furono dette anche molti anni fa quando si trattò di riscattare le ferrovie che pure appartenevano ad aziende private, e nondimeno il riscatto avvenne per opera di un Governo che certo non era composto di socialisti e comunisti. È la volontà che vi manca. Maggioranza e Governo non intendono far cosa che vada a beneficio della collettività, solo preoccupati di difendere e sostenere gli interessi dei concessionari e dei grandi proprietari. Questa è la verità ed è per questo motivo che noi votiamo contro il disegno di legge.

MANCINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Onorevoli colleghi, nel mio intervento, nel corso della discussione generale, ho dichiarato, a nome del gruppo dei senatori del Partito socialista italiano, di dar voto sfavorevole alla legge. Ora, dopo avere ascoltato la relazione e la risposta dell'onorevole Corbellini, la relazione e la risposta dell'onorevole Battista ed avere assistito, indignato, a questo ostinato, premeditato e fazioso rigetto dei nostri emendamenti, confermo e ratifico il proposito del nostro partito di votare contro questo disegno di legge per le seguenti, inoppugnabili ed inoppugnate, ragioni.

Primo, l'unico problema che si presentava all'Assemblea e che doveva essere affrontato con criteri moderni, davvero degni della tecnica e della saggezza politica di un governo di popolo, era quello della statizzazione di tutte le ferrovie.

GENCO. Cosa c'entra la tecnica?

MANCINI. C'entra perchè ogni governo ha la sua tecnica e mi sorprende l'interruzione dell'onorevole Genco, che ha frainteso.

Ho dichiarato che mai, come oggi, era necessaria questa nazionalizzazione e mai, come oggi, si presentava propizia l'occasione, per la inadempienza delle società ferroviarie stesse, e voi su questo non mi avete risposto; per la grave crisi, da cui erano travagliate, e nemmeno su questo mi avete risposto; per il deprezzamento della moneta. L'onorevole Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti, mi ha succintamente e disinvoltamente risposto affermando che la nazionalizzazione non era vantaggiosa per lo Stato. Una affermazione, che non ha avuto alcuna dimostrazione. Ma anche se l'operazione fosse stata svantaggiosa per lo Stato, sarebbe stata vantaggiosa per tutta la collettività, che avrebbe viaggiato più e meglio di come viaggia attualmente su treni e reti deficienti e trascurate.

È dovere imprescindibile di uno Stato moderno ascoltare e soddisfare le esigenze dei cittadini, sacrificati dal fisco opprimente.

Comunque le reti statali, se non sono perfette, soddisfano in pieno le esigenze di traffico delle popolazioni. L'azienda ferroviaria se è passiva lo è, perchè un terzo del Paese, cioè il Mezzogiorno, è sfornito di reti ferroviarie e quindi escluso da ogni contributo.

Seconda ragione: la vostra legge esaspera il problema, ma non lo risolve e la prova l'avete data voi stessi, or ora, quando avete votato la revisione triennale per ben due volte e vi siete affrettati a limitarla ai casi eccezionali.

Così che, se dopo tutte queste prove e riprove, revisioni su revisioni a favore delle società, di di cui vi mostrate, così teneri, i bilanci risulteranno passivi, io mi domando che cosa farà lo Stato? Avete creato ad esso una situazione irrisolvibile. (*Interruzione del senatore Genco*). Ecco la tecnica governativa invocata, onorevole Genco, che, esercitata a tempo, nell'interesse collettivo avrebbe evitato errori, disagi, sperpero di danari.

Terza ragione, il vostro piano finanziario è completamente errato, perchè non si è voluto tenere conto di un dato importantissimo da me denunciato, e sul quale studiatamente avete taciuto. Il prezzo dei materiali di ammodernamento, materiali fissi, mobili, attrezzature, impianti cresce giorno per giorno con ritmo veloce, e sconvolge tutto il vostro piano e rende inapplicabile la legge; poichè con questi alti costi tutte le sovvenzioni e i contributi non saranno mai sufficienti ad eliminare le passività dei bilanci societari e tutte le linee dovranno essere dichiarate antieconomiche, e quindi escluse dai benefici della legge; o se incluse serviranno come pompa aspirante di sovvenzioni nell'interesse degli azionisti.

Quarta ragione: avete studiatamente escluso dal potenziamento le reti meridionali ed insulari, dove non è possibile la lotta fra la ruota e la gomma; perchè laggiù non vi sono strade. Le strade e le costruzioni ferroviarie sono soltanto nelle promesse e nel mito della Cassa del Mezzogiorno, nonchè negli argomenti politici comiziali del Presidente del Consiglio. Il senatore Battista ha voluto ricordare gli anni della nostra fanciullezza, quando i nostri padri ci accompagnavano alla stazione per assistere all'arrivo ed alla partenza del treno ed ha financo ricodato l'ode del grande Poeta italiano sul mostro di acciaio dagli occhi di fuoco che divora lo spazio (passano i tempi e il canto del Poeta resta) ed io invece voglio rammentare lo spettacolo, cui assisto giornalmente, dei nostri piccoli studenti, i quali dai paeselli scendono alla città, trascinati da locomotive antiquate, rumorose e fumose, e vedono ed ascoltano nell'aria il ronzio degli aerei, che solcano l'azzurro infinito: il passato e l'avvenire, il regresso e il progresso, le sovvenzioni e la nostra nazionalizzazione, l'empirismo e la tecnica.

Sisifo, o signori, non è soltanto nel mito, è pure nella vita, nella politica, nella tecnica dei Governi! Signori esperti, che siete al Governo, ricordatevi che non si costruisce rabberciando: si costruisce innovando! (*Applausi dalla sinistra*).

CINGOLANI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CINGOLANI. Ho chiesto di parlare per esporre le ragioni per cui noi voteremo a favo-

re della legge. Alla fine di questa ampia discussione su questo disegno di legge si tenta di rifare la discussione o di portarla su un terreno di politica generale. Su quel terreno verremo anche noi molto volentieri e affronteremo in pieno quelle che possono essere le ragioni per le quali lo Stato non ritiene di ricorrere oggi alla statizzazione.

Sì, c'è un Sisifo che lavora ma non si sa se a vantaggio dello Stato e della collettività. Ne parleremo ma in sede appropriata. In fine di questa discussione lunga ed esauriente non c'è che da affermare una cosa: abbiamo sempre tenuto presente l'interesse dello Stato e degli utenti delle ferrovie: e questi sono il popolo italiano, sia pure nelle condizioni che noi deploriamo e alle quali ancora non si è potuto ovviare. Noi con sicura coscienza di avere servito il Paese abbiamo seguito questa discussione e votiamo a favore del complesso del disegno di legge! (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Chi approva il disegno di legge nel suo complesso, è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

#### Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico che alla Presidenza è pervenuta la seguente interpellanza:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga di dovere proporre con urgenza una nuova legge sulla caccia, specie per quanto riguarda le riserve, i comitati provinciali, le sopratasse venatorie e la assicurazione obbligatoria (303).

SPPEZZANO.

#### Annunzio di interrogazioni.

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

CERMENATI, *Segretario*:

Al Ministro della difesa, per conoscere se quanto ha pubblicato il « Daily Express » in una pretesa intervista col Ministro corrisponda alla verità. Nel caso affermativo, per conoscere se realmente egli intenda, mantenendo in servizio e con le stesse funzioni gli stessi strumenti della

criminalità del regime fascista, perpetuare in regime repubblicano gli stessi sistemi, e se non ritenga infine necessario, a tutela dell'onore della Repubblica, rendere pubblico che saranno esclusi dal servizio, attivo o clandestino, almeno quei militari tristemente celebri per aver partecipato all'organizzazione di assassini come quello dei fratelli Rosselli o alla fucilazione dei partigiani durante la Resistenza (1605).

LUSSU.

Al Ministro dell'industria e commercio e all'Alto Commissario per l'alimentazione, per conoscere: 1) per quale motivo sia stato disposto che la lavorazione dell'olio greggio di soia, di arachide e di girasole sbarcato a Genova e a Napoli che doveva essere effettuata secondo un piano di riparto da tutte le raffinerie italiane idonee allo scopo, debba invece essere assegnata mediante pubblica gara che dovrebbe aver luogo per quintali 108 tra gli stabilimenti dell'Italia settentrionale e centrale e della Sardegna e per soli quintali 3 tra gli stabilimenti dell'Italia meridionale e Sicilia e ciò in violazione delle disposizioni vigenti sulle commesse statali e sui diritti dell'industria e della mano d'opera del Sud che non possono essere trattate con così grave e patente inferiorità; 2) se intendano prontamente provocare dal C.I.R. la sospensione dell'asta e il ritorno all'originario piano di distribuzione (1606).

JANNUZZI.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se sia a sua conoscenza che nella città di Napoli sono venute a mancare improvvisamente la penicillina e la streptomina e quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere per ovviare immediatamente al grave inconveniente.

Soprattutto si desidera conoscere se il prefetto di Napoli, sollecito sempre nel perseguire i lavoratori, abbia dato disposizioni per l'arresto e la denuncia al magistrato degli imboscati dei preziosi antibiotici (1607).

JANNELLI.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se abbia presa visione delle

dichiarazioni fatte ai giornali di Napoli dal direttore della Clinica ostetrico-ginecologica dell'Università e dal direttore della maternità dell'ospedale Incurabili circa l'impossibilità di ricoverare le partorienti per la mancanza di posti disponibili nella Clinica e per il gravoso onere finanziario delle rette ospedaliere nella maternità e come intende ovviare a tale penosa situazione, che si aggrava ogni giorno di più, mettendo una città di un milione e trecentomila abitanti alla stregua di uno dei più miseri paesuoli coloniali (1613).

JANNELLI.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se il Governo si proponga di presentare finalmente un disegno di legge con cui si conceda ai vecchi senza pensione almeno un sussidio mensile continuativo realizzando così la norma dell'articolo 38 della Costituzione repubblicana (1614).

BERLINGUER, FIORE.

Al Ministro della difesa, per sapere quale sia il programma del Governo per dare urgente e adeguata soluzione al problema che travaglia da tempo, e che oggi è diventato improrogabile, l'industria italiana dei trasporti aerei (1615).

GASPAROTTO.

Ai Ministro degli affari esteri e della difesa, per conoscere il motivo che ha determinato la sospensione del servizio aereo Roma-Tripoli e quali provvidenze intendano adottare affinché le avioinee italiane non siano sostituite da altre straniere (1616).

MENGI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere a che punto siano i lavori di ricostruzione della ferrovia Firenze-Faenza, considerato che ulteriori indugi nel riattivamento completo della medesima arrecherebbero danni irreparabili alle opere compiute con ingenti spese per l'erario e con notevole sacrificio di lavoro.

Mentre l'interruzione della linea arreca danni non facilmente calcolabili alle economie di quel-

le popolazioni montane, che dalla riapertura del traffico, interrotto dalla distruzione della guerra, attendono il rifiorire della loro paziente e silenziosa operosità (1617).

GERINI, VIGIANI.

Al Ministro dell'industria e commercio, per conoscere le ragioni della mancata costituzione della Giunta della Camera di commercio di Reggio Calabria, già preannunciata dal Sottosegretario onorevole Ziino nella sua risposta alle interrogazioni svoltesi nel settembre 1950, presentate, oltre che dall'interrogante, da altri due colleghi di diversi settori ed aventi per oggetto l'arbitrario scioglimento della precedente Giunta da parte del Ministro interrogato.

Se non ritenga che il ritardo della costituzione della Giunta suddetta, oltre che provocare un giustificato risentimento delle categorie interessate, escluse dalla presenza del Commissario governativo, non esprima violazione di ogni principio democratico sancito dalla Costituzione ed offesa agli interessi delle categorie escluse, nonchè pregiudizio agli interessi generali della provincia di Reggio Calabria (1618).

MUSOLINO.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere: 1) quali provvedimenti intenda prendere a carico dell'ex gerarca, di cui nella seduta del 17 novembre dello scorso anno si è occupato il senatore Ciasca, formulando gravissime accuse documentate, che nessun giudizio arbitrale o d'altra specie potrà mai distruggere; e se non creda opportuno, usando di quelle facoltà discrezionali di cui gode, allontanare dall'insegnamento universitario, destinandolo ad altro ufficio, un insegnante, il cui ritorno alla cattedra suonerebbe offesa alla dignità degli studi e scandalo della gioventù universitaria; 2) se intenda dare esecuzione alla decisione del Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione, che avrebbe assegnato, per estremo ludibrio, l'ex gerarca alla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Catania, città che fu teatro di quelle alte gesta del medesimo, di cui non è ancora spento il ricordo (1619).

CARISTIA.

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta.*

Al Ministro della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti abbia deciso di adottare in favore di quei proprietari di piccoli natanti che non hanno potuto tempestivamente beneficiare delle provvidenze di cui al decreto legge del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, per la mancata notifica ad essi della comunicazione di ammissione ai benefici, che si deduce dall'articolo 116 del Regolamento 13 aprile 1939, n. 1101, e per la omessa comunicazione agli stessi, da parte delle Capitanerie di porto, del contenuto della circolare ministeriale n. 15 dell'agosto 1948, che le autorizzava ad accettare le domande progetto di liquidazione, anche in mancanza della precitata notifica ai beneficiari.

E ciò in riferimento all'impegno assunto con la risposta alla mia precedente interrogazione n. 1108 dell'aprile scorso e dato che, in dipendenza delle varie economie realizzate, risulterebbero residuati sull'apposito capitolo di bilancio i necessari fondi disponibili per provvedere alla erogazione dei contributi di ammortamento ed interessi in favore di quei modesti armatori fino ad oggi rimasti esclusi da detti benefici, per la involontaria ritardata presentazione della domanda progetto di liquidazione (1602).

LAZZARO.

Al Ministro delle finanze, per conoscere se, approvata la riforma tributaria, con le nuove aliquote in essa contenute per l'imposta complementare, non creda opportuno invitare i funzionari locali dell'Amministrazione a definire le pratiche arretrate con largo senso di equità, per evitare asprezze, intrinsecamente condannate dalla riforma stessa.

Fa notare che, in qualche provincia, negli ultimi giorni del 1949, vennero notificati accertamenti improvvisati, per l'urgenza di evitare una vicina scadenza di termini e che in tali circostanze gli accertamenti stessi dovettero limitarsi ai più noti contribuenti, con pregiudizio anche della perequazione tributaria (1603).

LONGONI.

Al Ministro dell'interno, per sapere quali siano le ragioni per cui è stato nominato, senza preavviso, un Commissario all'Istituto « Francesco Biancotto » per orfani di patrioti di Venezia (1604).

BANFI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere con quali provvedimenti si proponga di venire incontro alle popolazioni della montagna friulana più gravemente danneggiata dalle valanghe, come nei comuni di Paluzza, Treppo Carnico, Forni Avoltri, Raveo, Tarvisio, e per quelle percorse o grandemente minacciate da franamenti e rovine, come in particolare nei comuni di Prato Carnico, Moggio Udinese, Tarcento, Vito D'Asio, Andreis (1605).

GORTANI, FANTONI.

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

I. Interrogazioni.

II. Svolgimento delle seguenti interpellanze:

GASPAROTTO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Sulla opportunità ed urgenza di proporre al Parlamento una nuova disciplina della caccia al fine di assicurare più larga possibilità di esercizio ai liberi cacciatori mediante la soppressione delle riserve esuberanti e la trasformazione di altre in bandite di riposo e di ripopolamento della selvaggina stanziale, salva la competenza delle Regioni nella applicazione dei principi generali che saranno fissati dalla nuova legge (279).

MENGI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Sulla necessità di emanare urgentemente un'unica legge sulla caccia, onde assicurare il ripopolamento della selvaggina e disciplinare l'esercizio venatorio, con la repressione del bracconaggio e la limitazione delle riserve (280).

III. 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).

IV. 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*).

1948-51 - DLXXXVI SEDUTA

DISCUSSIONI

21 FEBBRAIO 1951

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 21).

---

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti