

**DCXLIX. SEDUTA****GIOVEDÌ 5 LUGLIO 1951**

Presidenza del Presidente DE NICOLA

**INDICE****Disegni di legge:**

(Deferimento a Commissioni permanenti) Pag.	25494
(Trasmissione) . . . . .	25493

<b>Disegno di legge di iniziativa del senatore Tar- tufoli (Presentazione) . . . . .</b>	<b>25494</b>
----------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

**Disegno di legge: « Stato di previsione della  
spesa del Ministero dei trasporti per l'eser-  
cizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giu-  
gno 1952 » (1558) (Seguito della discussione  
e approvazione):**

CORBELLINI, <i>relatore</i> . . . . .	25494, 25524
CAMPILLI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	25511, 25522, 25525
DE GASPERIS . . . . .	25524, 25525
CAPPELLINI . . . . .	25524
OGGIANO . . . . .	25524, 25525
CIAMPITTI . . . . .	25524
GAVINA . . . . .	25524
MACRELLI . . . . .	25524
PRIOLO . . . . .	25524
BRASCHI . . . . .	25524
PANETTI . . . . .	25524
MARTINI . . . . .	25524
VIGIANI . . . . .	25524
BERTONE . . . . .	25525
DI GIOVANNI . . . . .	25525
DONATI . . . . .	25525
MANCINI . . . . .	25525
TOMMASINI . . . . .	25527

<b>Disegno di legge: « Concessione di una pensio- ne straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi » (1688) (Appro- vazione) . . . . .</b>	<b>25528</b>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

<b>Interpellanza (Annunzio) . . . . .</b>	<b>25528</b>
-------------------------------------------	--------------

<b>Interrogazioni (Annunzio) . . . . .</b>	<b>25529</b>
--------------------------------------------	--------------

La seduta è aperta alle ore 16.

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

**Trasmissione di disegni di legge.**

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

« Ratifica, con modificazioni, del decreto le-  
gislativo 7 maggio 1948, n. 731, concernente  
gli organici transitori degli ufficiali dell'Aero-  
nautica » (1765);

« Ratifica del decreto legislativo del Capo  
provvisorio dello Stato 20 agosto 1947, n. 989,  
e aumento di capitale dell'Istituto italiano di  
credito fondiario » (1769);

« Disposizione transitoria per l'applicazione  
della legge 21 ottobre 1950, n. 841, concernente  
norme per l'espropriazione, bonifica, trasfor-  
mazione ed assegnazione dei terreni ai conta-  
dini » (1770).

Questi disegni di legge saranno stampati, di-  
stribuiti e trasmessi alle competenti Commis-  
sioni permanenti, con riserva di stabilire se  
dovranno essere esaminati in sede referente od  
in sede deliberante.

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

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa), previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), i disegni di legge: « Concessione del distintivo d'onore di mutilato di guerra ai cittadini italiani che nel 1914 hanno combattuto in Francia nelle file garibaldine » (1750); e: « Organici provvisori dei sottufficiali dell'Esercito » (1752);

della 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), il disegno di legge, d'iniziativa del deputato Fabriani: « Autorizzazione all'Istituto nazionale per le case agli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) a concedere alloggi disponibili in compenso delle nuove costruzioni previste dalla legge 2 luglio 1950, n. 408 » (1755), e, previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Provvedimenti in dipendenza dei terremoti del 1° aprile 1950 nelle province di Livorno e Pisa; dell'8 aprile 1950 in comune di Giarre, provincia di Catania; del 5 settembre 1950 nelle Marche, Umbria, Lazio e Abruzzi e del 16 gennaio 1951 in provincia di Foggia » (1753);

della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente i disegni di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 29 luglio 1947, n. 689, concernente la concessione di un assegno straordinario di contingenza ai pensionati dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti » (1756), e: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 8 maggio 1948, n. 868, concernente variazioni nel ruolo tecnico e amministrativo del Corpo delle miniere » (1757).

**Presentazione di disegno di legge  
di iniziativa del senatore Tartufoli.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Tartufoli ha presentato il seguente disegno di legge:

« Modifica della legge 30 dicembre 1949, n. 868, sulla proroga della sospensione degli esami per le promozioni ai gradi VIII di gruppo A, IX di gruppo B e XI di gruppo C nei ruoli del personale civile dell'Amministrazione dello Stato » (1767).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente od in sede deliberante.

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CORBELLINI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo ringraziare innanzitutto gli autorevoli oratori per il benevolo loro giudizio sulla relazione che ho compilato per incarico della nostra 7<sup>a</sup> Commissione permanente.

Ho sempre ritenuto che il principale compito del relatore debba essere quello di fornire ai colleghi dell'Assemblea un quadro generale, il più completo e chiaro che sia possibile, della materia in esame, in modo che dagli elementi raccolti ognuno possa trarre facilmente la documentazione necessaria alle proprie argomentazioni. Rimane così più agevole formulare proposte ed osservazioni ed infine prospettare al Ministro le singole domande sui programmi che il Governo intende attuare.

Mi ha fatto perciò piacere che abbiate preso in considerazione questa mia modesta fatica; preso degli elementi e ricordato alcuni dati che in essa ho raccolto.

Chiedo venia a molti colleghi, e in particolare al senatore Tommasini, se, nella fretta della sua compilazione, è rimasto in essa qualche refuso tipografico o qualche piccolo errore di impaginatura che non cambia assolutamente

nulla nella sostanza di quanto è stato detto. Mi farò premura di correggere e precisare con *errata corrige* la relazione stessa.

Ascolteremo tra poco con vivo interesse il signor Ministro e sono sicuro che egli chiuderà degnamente il nostro dibattito che è stato molto vasto ed approfondito e che riuscirà così, sicuramente, proficuo e denso di utili suggerimenti.

Non avviene di frequente che un eminente parlamentare, da tutti noi stimato per la sua brillante attività politica e per la sua alta capacità professionale, allenato alle ampie visioni dei problemi generali dell'economia e della finanza, e che — anche se ciò non è stato ricordato dal senatore Mancini — fu Ministro del commercio con l'estero e poi Ministro delle finanze e del tesoro, divenuto Ministro dei trasporti, debba, qui in Senato, ascoltare me, che sono un semplice ingegnere, studioso ed entusiasta della professione, ma che ama di non spogliarsi completamente della sua mentalità di tecnico specializzato.

In questa situazione particolare il senatore De Gasperis, che non vedo presente, vorrà benignamente sopportare che un ingegnere vi parli con piena conoscenza, ed anche con un po' di preparazione qualificata, non soltanto di tecnica, ma soprattutto ed in modo particolare di economia dei trasporti.

Posso subito assicurarvi che tutti gli ingegneri hanno il senso della misura ed evitano di invadere quei campi sui quali non sentono di avere la necessaria competenza.

Dal complesso armonico dell'economia, della finanza, della scienza teorica e di quella applicata, dalla conoscenza dei problemi sociali e del lavoro, si perfeziona e prende forma concreta tutta la struttura di una sana e lungimirante amministrazione.

Il lavoro professionale che si svolge in ogni campo dell'attività direttiva ha sempre inizio dalle conoscenze acquisite nella specializzazione scolastica; ma poi allarga la propria visuale e l'integra nei campi affini della conoscenza; e la personalità del dirigente si rafforza nello sguardo più generale della profonda umanità di cui è permeato il lavoro produttivo e che non s'impara sui banchi della scuola, per divenire infine idonea ad affrontare i più alti problemi della vita sociale e civile.

Da qualunque ramo scolastico, non solo, ma anche da una lenta e faticosa preparazione autodidattica può scaturire sempre un ottimo dirigente; come da tutte le Facoltà universitarie escono laureati che nella vita risulteranno poi qualche volta dei mediocri o degli sconfitti.

Abbiamo visto amministratori di grandi aziende e Ministri autorevoli che non avevano conseguito alcuna laurea; medici illustri venire eletti Sindaci apprezzati di grandi città. Non trovo quindi alcun motivo che possa giustificare l'accanimento che ha usato il senatore commercialista De Gasperis contro gli ingegneri.

Ve ne sono in numero notevole, direttori di grandi banche, di aziende industriali, di società finanziarie; ma soprattutto, gli ingegneri sono dei decisi e sicuri realizzatori di opere che producono ricchezza per il benessere della collettività.

Tutta l'ingegneria applicata ha il suo solido basamento su un presupposto economico e sociale. Il progresso della civiltà è determinato dal lavoro, nello sforzo continuo del progresso scientifico.

Uno dei più grandi economisti italiani del principio di questo secolo, Vilfredo Pareto, era un ingegnere, laureato al Politecnico di Torino. Dopo un ventennio di attività professionale, anche come direttore delle ferrovie minerarie di San Giovanni Valdarno, diede forma e concezione matematica ai fenomeni economici più complessi. Le trattazioni degli equilibri di mercato dell'economia paretiana traggono la loro ispirazione dai teoremi delle deformazioni virtuali che gli ingegneri della seconda metà del secolo passato hanno posto tra i postulati della scienza delle costruzioni; ed in quelli più recenti dei fenomeni transitori dell'elettrotecnica generale. Oggi la matematica superiore è divenuta strumento indispensabile dell'economia politica, della statistica e della materia attuariale.

Non vedo, quindi, le ragioni obiettive, che non voglio ricercare in una troppo meschina difesa professionale, che hanno spinto il senatore De Gasperis a ritenere che la laurea in ingegneria costituisca un marchio di inferiorità rispetto alle altre lauree, e che essa debba per tutta la vita pesare sul capo di chi faticosamente l'ha conseguita, in modo talmente fe-

roce ed assoluto da precludergli la strada che conduce ai più alti posti di comando dell'economia, dell'industria e della finanza e quindi anche dell'amministrazione della cosa pubblica e delle grandi aziende industriali dello Stato.

Respingo perciò decisamente come ingegnere e come uomo della scuola, questa affermazione, perchè sono convinto che da tutti i campi della cultura possono scegliersi i dirigenti più elevati, quando vengano adeguatamente selezionati da successivi e severi giudizi che ne valutino l'attitudine di fronte ai problemi tecnici, economici, finanziari e sociali, e quindi necessariamente anche politici, che sono chiamati a risolvere.

Nel caso particolare di questa discussione in cui sono già intervenuti autorevoli ingegneri, posso dichiarare con tutta tranquillità che noi deriviamo l'economia dei trasporti dal progresso dei mezzi impiegati e dal miglioramento della produttività aziendale. Non vogliamo ridurre a soli contabili, ma, come ogni uomo di cultura che ha la responsabilità del comando, vogliamo che questo possa essere uno strumento efficace del progresso.

Siamo convinti che il nostro dovere è quello di portare non solo nel Parlamento, e nell'amministrazione della cosa pubblica, ma soprattutto nell'intero Paese il notevole peso sociale della nostra preparazione culturale che non è fatta di sole cifre, ma è sempre permeata di coraggio innovatore e di equilibrata misura dei fenomeni sociali ed economici.

Scusatemi questo sfogo che ho voluto premettere agli argomenti propri della discussione e che deriva dal profondo del mio cuore.

Chiarito questo punto, veniamo al nostro bilancio.

Seguirò nel mio intervento lo stesso schema che ho adottato nella relazione che tratta dei trasporti terrestri, senza alcun accenno preciso ai casi particolari qui ricordati nei numerosi ordini del giorno. Mi limiterò alle risposte che debbo ai colleghi su quanto esposto nella relazione. Così, in certo qual modo, potrò riuscire anche meno monotono e più sollecito.

Il problema generale dei trasporti terrestri è stato trattato, nella prima parte della relazione, con lo scopo essenziale di mettere in evi-

denza non solo gli elementi statistici, tecnici ed economici che interessano i settori della strada e della rotaia e la loro attuale consistenza, ma soprattutto quello di fissare i termini del problema nei riguardi della politica da seguire per facilitare il loro sviluppo futuro secondo le necessità preminenti della collettività.

Avete voi già rilevato che da quanto è stato da me esposto nella relazione, due conclusioni possono trarsi nei riguardi dei trasporti terrestri.

La prima è che occorre differenziare, sia dal punto di vista tecnico, che da quello economico-sociale, i trasporti pubblici, da quelli privati. La seconda è che occorre stabilire un metodo di determinazione omogeneo del costo del trasporto pubblico al fine di dividerne il carico tra la collettività che ne trae beneficio indiretto e l'utenza che invece direttamente se ne avvale.

Qui è tutta la sostanza politico-economica che il Governo deve considerare nel campo dei trasporti terrestri; è da questo giusto ed equilibrato dosaggio che debbono scaturire le soluzioni e le direttive da seguire.

Molto si è discusso e si discute al riguardo.

Il senatore Panetti, per esempio, si è indugiato su gli studi autorevoli fatti da un competente in materia che è il professore Vezzani, e su altri argomenti che in numerosi consessi nazionali e internazionali sono stati trattati; ma facendo un po' l'esame di coscienza dobbiamo onestamente riconoscere che ancora non abbiamo, nessuno — dico nessuno — di noi che ci occupiamo particolarmente della complessa materia, non solo un'idea ben chiara del programma da seguire, ma neanche fissate, nè in campo nazionale, nè in campo internazionale, le linee maestre che si devono tracciare in una materia di così spiccata delicatezza quale è quella della economia dei trasporti.

Nel caso particolare dei trasporti terrestri italiani dobbiamo rilevare che la consistenza dei mezzi necessari è giunta ad uno stadio tale da toglierci l'incubo della ricostruzione che era preminente negli anni passati; e quindi occorre d'ora in avanti raffinare e perfezionare i nostri programmi per sempre meglio adeguarli alle nuove necessità.

Non sono io che ho cambiato parere ed indirizzo, onorevole Ferrari; ma è la situazione dei trasporti italiani che si è profondamente modificata rispetto a quanto si verificava quattro o cinque anni orsono, e che oggi ci pone la soluzione di nuovi problemi.

Quando d'oltremare non ci venivano carburanti o materie prime a sufficienza e le nostre industrie meccaniche non avevano ancora ripreso la piena costruzione di automezzi; quando le strade ordinarie erano interrotte e si dovevano passare i fiumi a guado o con traghetti o su malsicuri ponti provvisori, il problema della ricostruzione della grande rete ferroviaria doveva essere il più imperioso ed urgente di tutti. Lo abbiamo allora affrontato con fede e con entusiasmo; e lei, senatore Ferrari, ricorderà che le fui vicino agli inizi di questo lavoro come uno dei suoi più diretti collaboratori.

Sì, egregio collega, abbiamo affrontato e poi tenacemente proseguito con entusiasmo ed audacia il nostro lavoro, che sembrava avesse dato nelle mani dei ricostruttori quella bacchetta magica che lei oggi vuole togliere loro; ma la mèta che ci eravamo prefissa fin dall'autunno del 1947, con l'emanazione della legge sulla ricostruzione ferroviaria — ormai nota col nome del senatore Einaudi — per ottenere, nell'Anno Santo 1950, una rete ferroviaria ricostruita e nuovamente efficiente, fu raggiunta, con l'aiuto della Provvidenza e per merito di una innumere schiera di progettisti, di costruttori e di oscuri, ma tenaci, lavoratori. (*Applausi dal centro*).

Vi erano allora anche degli scettici e degli increduli. Ricordo che quando, nel gennaio del 1947, dicevo che « degno di rilievo è il fatto che per l'Anno Santo 1949-50 oltre ai 16 elettrotreni dell'anteguerra avremo tutto il parco ferroviario ricostruito e la trazione elettrica a 3 chilovolt avrà un parco di locomotive che supererà la consistenza dell'anteguerra », ho visto quei tali scettici ed increduli sorridere alle mie affermazioni che furono allora pubblicate in una memoria.

Poi vi furono altri critici che indugiarono nel cercare deficienze e lacune; ma oggi finalmente ho preso atto con vivo piacere che anche voi di quella parte, senatori Mancini e Ferrari,

avete onestamente riconosciuto che la promessa di conseguire per l'Anno Santo l'efficienza ferroviaria dell'anteguerra, che il 18 aprile del 1948 era soltanto al suo inizio, non è stata una audace promessa elettorale; essa fu invece una sicura promessa da noi onestamente mantenuta. (*Applausi*).

Per questi motivi, onorevole Ferrari, oggi la pura tecnica ricostruttiva deve cedere in gran parte il posto alla economia e alla politica dei nostri trasporti terrestri.

Ho indicato i termini integrali del problema nella prima parte della relazione; permettete ora che sottolinei la conclusione dalla quale dovremo partire per dare a questi problemi una ulteriore illustrazione.

Ho concluso la prima parte della relazione con queste parole: « Noi ci troviamo di fronte a un problema complesso che è insieme di natura economica e politica. Si tratta cioè di stabilire il criterio contabile di valutazione delle spese da considerarsi confrontabili, a parità di efficacia sociale, dei due sistemi di trasporto terrestre, della quota di esse che deve riversarsi sulla collettività che si avvantaggia indirettamente del trasporto e di quella che invece deve venire sostenuta direttamente dall'utenza.

« Un simile problema posto nei termini indicati valica i confini della pura tecnica dell'economia dei trasporti e dell'eventuale attività di concorrenza, per assumere aspetti molteplici e complessi di un problema squisitamente sociale e politico. Soltanto come tale sembra che debba venire studiato e risolto ».

A questa mia conclusione aggiungevo che il costo del trasporto non era che il caso particolare del problema più generale dei costi di produzione. L'illustre professore Jannaccone, maestro di studi di economia politica, l'anno scorso ha autorevolmente affermato che « il tema dei costi va al di là della tecnica perchè esso si rivela problema essenzialmente sociale e politico ».

Onorevole Ministro, ho apprezzato moltissimo l'iniziativa che ella ha preso per la nomina di una Commissione di coordinamento dei trasporti terrestri. Ho letto il suo decreto del 5 giugno passato per lo studio della convenienza economica dei singoli sistemi di trasporto, e convengo sulla opportunità della ricerca di so-

luzione dei problemi che ella ha posto alla Commissione all'uopo nominata. Me ne sono compiaciuto. Ma credo che non possa bastare; bisogna andare un po' più in là; perchè la sua Commissione è fatta, è vero, di valorosi tecnici, ma di tecnici che sono soltanto della burocrazia.

Il problema è molto vasto; non deve essere soltanto la burocrazia a poter esprimere il suo parere; bisogna che vi sia il concorso di un complesso di interessi e di attività tecniche, economiche, professionali e scientifiche, che stanno al di sopra della burocrazia stessa, la quale potrà essere sempre molto efficace consigliera del Ministro, ma non può spingersi oltre determinati limiti ministeriali. Ho detto e ripeto: « Già da tempo, entrambi i rami del Parlamento hanno raccomandato al Governo di risolvere la questione. In particolare la IV Commissione della Camera dei deputati, in occasione del bilancio 1948-49 del Ministero dei trasporti faceva presente la necessità della costituzione presso il Ministero dei trasporti di un Consiglio superiore. Anche il Senato, nella seduta del 23 settembre 1948, richiese al Ministro dei trasporti, che ne prese impegno, di elaborare un progetto di legge, con la sollecita sua presentazione al Parlamento, in armonia alle direttive indicate nell'ordine del giorno Ruini ed altri senatori; e anche allora il Governo accettò l'ordine del giorno come raccomandazione.

Lo schema di provvedimento fu presentato dal Governo alla Camera dei deputati nella seduta del 3 settembre 1949. Riteniamo che sia ancora oggi il caso di riprenderlo in esame, di studiarlo, modificarlo, aggiornarlo e discuterlo ampiamente in sede parlamentare, se occorre; ma non è un problema che, così come si pongono oggi le questioni dei trasporti in Italia ed in campo internazionale, possa essere limitato a seguire le direttive di rapporti o relazioni o semplici voti di Commissioni ministeriali.

Abbiamo fiducia che il Governo e il Parlamento sentano tutta la importanza e l'urgenza di questo problema e lo risolvano rapidamente nell'interesse del Paese. Così ho concluso la prima parte della mia relazione, e mi permetto di ripetere questa conclusione al Governo ed in particolare al Ministro dei trasporti.

E veniamo alla seconda parte, che tratta in linea generale, come avete visto, dell'importanza della funzione governativa di stimolo e di sviluppo dei trasporti, che viene messa in evidenza da alcune cifre che qui mi piace di sottolineare, anche perchè da esse scaturisce la vera importanza della politica dei trasporti da svolgere.

Dobbiamo ricordare che i trasporti terrestri richiedono ai cittadini, in modo diretto o indiretto, una spesa complessiva che oggi si può valutare dell'ordine di 822 miliardi, secondo i calcoli più recenti comunicati al IV Congresso dei trasporti di Milano del maggio di questo anno. I trasporti terrestri occupano qualche cosa come 713 mila lavoratori, escludendo da tale cifra quelli addetti alla costruzione del materiale rotabile. Quindi, la spesa annua si aggira intorno al 10 per cento del reddito lordo nazionale, valutato per il 1950. Tutta questa attività deve venire disciplinata e coordinata da una unica direzione generale del Ministero dei trasporti; essa quindi assume una importanza e una decisiva influenza su tutti gli sviluppi dell'economia e della industria che prende alimento dai trasporti stessi.

A questa seconda parte della relazione non ho da aggiungere altri chiarimenti se non per mettere ancora in evidenza la importanza che la materia dei trasporti assume per l'attività governativa. Debbo soltanto un chiarimento, come risposta al senatore Ferrari, nei riguardi dell'ormai nota legge sull'ammodernamento, che qui è stata ripetutamente ricordata. Essa costituisce, secondo lei, uno dei due talloni di Achille della mia relazione.

Tutta la politica economica della ricostruzione industriale tende a diminuire i costi con l'aumento della produttività aziendale. Essa è stata sempre basata su programmi di continui ed efficienti ammodernamenti.

Il senatore Ferrari, durante la discussione della legge sull'ammodernamento, di cui sono stato relatore, per suoi impegni personali si scusò molto gentilmente di non poter essere presente alla seduta in cui io ne illustrai le finalità.

Dissi in quella seduta, onorevole Ferrari — e lo tenga presente — che « bisogna cominciare a stabilire che anche una azienda di trasporto è una azienda industriale che subisce

naturalmente tutte le conseguenze, i perfezionamenti e gli invecchiamenti dei mezzi strumentali e delle attrezzature di cui dispone. Se noi partiamo da questa definizione ed affermiamo che una azienda di trasporto è una azienda industriale, dovremmo giungere alla conclusione che questa azienda avrà da sostenere delle spese di esercizio che possono ridursi migliorando i mezzi di produzione di cui essa dispone ».

E allora poniamoci questa domanda: le imprese di trasporto con impianti vecchi, con organizzazione costosa e superata, perchè creata decine e decine di anni or sono, hanno oggi la possibilità di realizzare miglioramenti tecnici ed economici atti a diminuire le loro spese di esercizio? Se la risposta è affermativa, come in effetti risulta, dobbiamo trarre la immediata conseguenza che i miglioramenti tecnici sono una necessità assoluta da attuare al più presto, non solo per diminuire le spese ed aumentare eventualmente anche gli introiti, ma soprattutto per offrire dei servizi pubblici che siano all'altezza del progresso moderno e non concepiti secondo criteri di epoche ormai tecnicamente superate.

Questo è il semplice programma che costituisce, secondo lei, uno dei miei talloni di Achille.

Non insisto, onorevole Ferrari, perchè penso che su questo programma, in via generale, ella dovrebbe convenire, essendo anche ella, come me, un ingegnere.

Ma se la legge dell'ammodernamento è un tallone di Achille, allora tutti gli industriali che migliorano e perfezionano le loro attrezzature ed i loro metodi di lavoro hanno il loro tallone vulnerabile quando impiegano cospicui capitali per degli investimenti produttivi. Voglio con lei riconoscere che, nel complesso degli ammodernamenti, qualcuno risulterà non rispondente alle previsioni; forse qualche volta sarà anche più efficace del previsto, qualche volta certamente meno brillante. Può darsi; ed anche addirittura tale da costituire una delusione; ma nel complesso, tra successi ed insuccessi, un serio e ponderato programma di ammodernamento deve, dico deve, risultare positivo e di riuscita, se il programma è stato studiato da tecnici e da competenti che abbiano la coscienza della propria responsabilità per

impiegare bene il patrimonio investito, soprattutto quando di questo loro patrimonio una gran parte rappresenta un concorso dello Stato.

E poi, è strano, mi permetta senatore Ferrari, il suo giudizio così pessimista; ella è stato, alla fine del suo discorso, riuscito certamente molto interessante, molto studiato, molto profondo, secondo il suo particolare punto di vista, e naturalmente non sempre da me condiviso, lei è stato giustamente convinto assertore delle economie risultanti dalla elettrificazione della rete principale dello Stato; anzi ne ha fatto uno degli elementi sostanziali di ammodernamento della grande rete ferroviaria. Su questo non posso che convenire con lei; anzi convergo in pieno in quanto anche nella mia relazione si conclude esattamente in simile maniera.

Ma allora, perchè, ad esempio, le elettrificazioni non dovrebbero portare analoghi vantaggi, non soltanto tecnici, ma anche economici, sulle ferrovie e tranvie in regime di concessione? La portata economica sarà diversa, le difficoltà, le soluzioni da adottare, saranno diverse, ma il concetto che ispira il provvedimento è sempre lo stesso.

Forse tecnicamente si avranno risultati più brillanti qualche volta nella piccola trazione delle ferrovie, con soluzioni filoviarie e filotranviarie che non nella grande trazione ferroviaria delle linee di comunicazione a grande traffico, nazionali ed internazionali; ma il concetto è sempre lo stesso, e mi sembra che possa divenire perfino monotono ripeterne la essenza.

Perchè, per esempio, non si potrebbero ammodernare i servizi e quindi migliorare i bilanci di esercizio diminuendo i disavanzi ed i contributi dello Stato, per le ferrovie Calabro-lucane, per le ferrovie del Sud-Est, per quelle complementari sarde e della Bari-Barletta, mediante un radicale ammodernamento a mezzo di elettrificazioni o anche di motorizzazioni e centralizzazioni automatiche della dirigenza dei treni in maniera che un solo capo stazione possa comandare il movimento dei treni delle stazioni di tutta una linea lunga anche 50 chilometri, a mezzo di impianti telecomandati e disponendo di un telefono automatico selettivo?

Perchè il mio tallone di Achille è soltanto per le ferrovie concesse e non per le ferrovie principali?

Ed allora mi sembra che bisognerebbe seguire nei due casi una stessa linea di condotta nel proprio giudizio. Dico perciò al senatore Ferrari che il problema è risolvibile in entrambi i campi con soluzioni da adottare caso per caso impiegando quei mezzi che la tecnica mette a disposizione degli ingegneri progettisti.

Sull'ammmodernamento e sulla sistemazione della rete calabro-lucana, così autorevolmente perorata dal senatore Mancini e dall'ordine del giorno del senatore Salomone, debbo far presente che la legge sulla Calabria, ricordata da quest'ultimo oratore, è del 25 giugno 1906. Essa stabiliva, è vero, un programma completo di reti secondarie, ma occorre rilevare che oggi siamo in un'epoca distante quasi mezzo secolo dal tempo in cui fu ideato il primo piano delle ferrovie Calabro-lucane il quale fu concepito quando la rotaia aveva il monopolio assoluto dei trasporti meccanizzati.

Vigeva allora, bisogna ricordarlo, la legge organica dei lavori pubblici che risale al 1865, la quale per molto tempo ha dato una impronta particolare allo sviluppo delle comunicazioni terrestri italiane. Essa portava nel suo articolo 11 questa disposizione precisa: « Non può esservi strada nazionale tra due punti del territorio che siano collegati da una ferrovia ». Quindi dal 1865, nel periodo delle grandi concessioni ferroviarie che diedero progresso rapidissimo alla meccanizzazione dei nostri trasporti nazionali, inseriti nel quadro di quelli della rete europea, noi in Italia non potevamo avere altro che strade comunali e provinciali tra città che fossero collegate da una ferrovia.

In queste condizioni si capisce chiaramente che il programma della viabilità stradale fu per lunghi anni assolutamente e forzatamente polarizzato verso la rotaia; perchè la legge vietava che lo Stato si occupasse con proprie strade a congiungere due città collegate dalla ferrovia.

Questa disposizione legislativa del 1865, che era evidentemente giustificata dal regime di monopolio — come ho detto — delle ferrovie rispetto alla strada — ferrovie che furono tutte controllate come servizi pubblici dello Stato — cessò con la legge promulgata il 15 novembre 1923, che classificò, finalmente, le strade nelle quattro categorie di cui la prima comprende

le strade statali; ma ebbe la sua condanna definitiva con la cessazione di possibilità effettive di applicazione, soltanto quando fu istituita la Azienda autonoma delle strade statali e cioè nel maggio del 1928.

Quindi dal 1906 al 1928 vigevano ancora i criteri della legge organica del 1865, e di conseguenza il piano delle costruzioni delle nuove ferrovie Calabro-lucane non poteva che ispirarsi alle disposizioni di tale legge.

Il progresso dell'automobile, successivamente, ha assunto una tale importanza che obbliga ora a riguardare il problema con altro criterio; perchè bisogna tener conto delle strade ordinarie di grande comunicazione che vengono costruite anche esse a completo carico dello Stato, così come sono stati costruiti i primi tronchi delle Calabro-lucane e come dovrebbero venirne costruiti altri per il completamento del programma originario. Oggi a distanza di 45 anni dalla promulgazione della legge sulla Calabria, e certamente a più di mezzo secolo dai primi studi di carattere generale sulle linee complementari, è necessario dunque di rivedere tutto il piano di sistemazione della rete stessa, tenendo conto della possibilità di coordinare le linee ferrate già esistenti, con le eventuali altre strade ferrate ordinarie attualmente esistenti o da costruire, secondo le necessità delle zone servite e, soprattutto, per ottenere una rete di comunicazioni terrestri, stradali e ferroviarie, che tenga conto del poderoso programma di sviluppo dell'attività commerciale e di traffico, che sorge rapidamente nella zona interessata, in seguito all'attuazione delle bonifiche agrarie e delle opere pubbliche che verranno realizzate dalla Cassa per il Mezzogiorno di cui ella, signor Ministro, è autorevole propulsore ed animatore.

Ecco perchè su questo argomento ho concluso nella mia relazione con le parole che desidero ripetervi perchè mi sembra che siano conclusive al riguardo: « Occorre che il completamento e la razionale valorizzazione delle comunicazioni Calabro-lucane siano sviluppati nel piano di tutto il complesso delle opere pubbliche in atto o in studio nella zona, tenendo presente la possibilità di aumento dei traffici e la diminuzione delle spese di esercizio che si possono conseguire al fine di ridur-



re l'attuale forte onere dello Stato, il quale potrebbe venire assai meglio impiegato nella stessa regione, con più immediato e sensibile vantaggio della collettività ».

E osservavo, in proposito, che col contributo dello Stato di un miliardo e 592 milioni, che è la somma che lo Stato paga all'anno alle ferrovie Calabro-lucane, si potrebbero attuare dei programmi di largo respiro per l'ammodernamento e il completamento delle comunicazioni autostradali e ferroviarie della Calabria e della Lucania opportunamente sviluppate, secondo le varie esigenze dei nuovi traffici che nelle zone servite necessariamente si dovranno svolgere.

Questa è la conclusione per una direttiva di Governo che io mi auguro che il ministro Campilli vorrà tenere nella dovuta considerazione.

MANCINI. Questa poesia la stiamo sentendo da lungo tempo!

CORBELLINI, *relatore*. È stato poeta anche Ferrari, quando ha parlato delle ferrovie principali; ma guardi che alle volte anche con la poesia si stimola e si dà vita a qualche cosa di concreto. Comunque ne riparleremo.

Qui occorre, per analogia di argomento, dire due parole sulle disastrose (e non da oggi) condizioni di esercizio della rete a scartamento ridotto delle ferrovie complementari della Sicilia, che sono gestite direttamente dalle ferrovie dello Stato.

Appunto per questo ho voluto rilevare nella tabella 25 della relazione, la particolare situazione delle complementari sicule.

In questo dopoguerra — durante il periodo della ricostruzione ferroviaria — si è detto che occorre vedere quali sono i rami secchi da togliere dal tronco vitale, come ha ricordato l'ingegnere Ferrari; e quindi occorre conoscere l'effettiva entità del traffico per ogni singola linea.

Questo esame è assai difficile quando viene esteso a tutta la rete ferroviaria ed è quanto mai suscettibile di alterazioni o di deformazioni.

Comunque, sapere il reddito chilometrico di ogni singola linea ferroviaria, facente parte di un grande complesso nazionale, non è problema che si possa facilmente risolvere in modo rapido. Per le ferrovie a scartamento metrico della Sicilia, che non hanno servizi promiscui

con quelli della rete normale, la legge stabilisce di tenere un bilancio separato da quello generale dell'intera rete; perciò l'esame si è potuto compiere con maggiore facilità e accettabile esattezza.

Per questo motivo possiamo parlarne in base ad elementi di spesa e di introiti direttamente accertati.

Ci troviamo di fronte ad una rete secondaria con 200 milioni di introito l'anno e che spende 1.340 milioni; cioè, c'è un miliardo e 140 milioni di disavanzo annuo per far viaggiare su 543 chilometri di linea poco più di 58 milioni di viaggiatori-chilometro. Su di un traffico che è il 3 per mille del totale, abbiamo un disavanzo di circa il 3 per cento del totale e cioè di 10 volte superiore alla media di tutta la rete.

Questo è uno dei problemi di risanamento economico da risolvere e che ho citato solo a titolo di esempio. Esso deve farci pensare perchè non è più possibile lasciarlo insoluto; ma ve ne sono altri, su cui bisogna fissare la nostra attenzione.

Qui mi domando: ma è proprio possibile che non si possa studiare un piano organico di comunicazioni stradali e ferroviarie per la Sicilia completando e modernizzando tronchi che risultino utili alla collettività in modo da togliere i cosiddetti rami secchi e i tratti a dentiera in cui la velocità dei treni è di 6 chilometri l'ora? Non è possibile fare di più? Le stazioni delle linee secondarie sono distanti quasi tutte parecchi chilometri dal rispettivo centro abitato. I treni viaggiano spesso vuoti e si spreca grande quantità di materie di consumo e di personale per farli camminare.

Pongo questo grave interrogativo al Ministro perchè si tratta di un problema che deve essere esaminato nel complesso dei grandi lavori di bonifica e di ricostruzione che entrano nell'ambito della Cassa del Mezzogiorno e che, malgrado lo scetticismo del senatore Mancini, porteranno veramente a qualcosa di fattivo nell'Italia meridionale.

Il ministro Campilli provvederà, ne sono sicuro, alla costruzione di strade ordinarie necessarie alle bonifiche ed allo sviluppo delle attività dell'Isola in modo che i trasporti si

convoglino efficacemente sulle più rapide ed economiche vie di comunicazione.

Questo programma il ministro Campilli sicuramente lo attuerà.

Tenga presente l'onorevole Mancini quanto gli ho detto già altra volta, sulla efficacia della Cassa per il Mezzogiorno.

La ricostruzione ferroviaria italiana, che non è stata una promessa vaga, ha richiesto, nel periodo di tempo che abbiamo considerato nella relazione, una spesa di qualcosa come 422 miliardi. Il ministro Campilli ha ora a sua disposizione una somma due volte e mezzo superiore e cioè 1.000 miliardi, che deve però impiegare in opere distribuite per metà circa del territorio del Paese.

Egli potrà fare, dunque, qualcosa di più sostanziale e di più vasto di quello che è stata la ricostruzione ferroviaria perchè avrà un valore unitario (e cioè riferito all'unità di superficie) cinque volte superiore.

La legge del Mezzogiorno oggi è applicata in pieno nella sua prima parte di studi e di progettazione esecutiva: i lavori non si vedono ancora, e ciò può giustificare l'ansia di chi attende; ma la semente che già sta sottoterra darà presto i suoi primi virgulti. Aspettate e vedrete quando essi sbocceranno e potranno darci il profumo delle opere produttive realizzate su tutto il territorio dell'Italia meridionale ed insulare. Mille miliardi di lavori produttivi sono una cosa molto importante, onorevoli contraddittori; lasciate tranquilli quelli che debbono lavorare e date loro il tempo necessario. Noi ci auguriamo di vedere che i programmi della Cassa per il Mezzogiorno potranno anche essere di stimolo per la risoluzione dei problemi delle comunicazioni e quindi anche per quelli della rete secondaria delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia.

Ancora, per analogia di argomento, debbo dire due parole al senatore Oggiano che ci ha parlato in modo eloquente e accorato delle condizioni deplorable in cui si trovano tutte le linee ferrate della rete complementare della Sardegna.

Calabro-lucane, Secondarie sicule e Complementari sarde sono i più acuti e dolenti mali delle ferrovie e delle comunicazioni delle isole e del Mezzogiorno.

Il problema delle comunicazioni della Sardegna non può che venire risolto nello stesso modo sul quale mi sono indugiato per i due casi precedenti.

Occorre dire che, se i problemi dei trasporti dell'isola sono stati già da tempo studiati, è necessario ed urgente passare oramai alle realizzazioni sul terreno ed in officina.

Vi sono molte difficoltà da risolvere sia in linea tecnica che in linea amministrativa. Perciò mi permetterei di rivolgere all'onorevole Ministro una domanda che racchiude un modesto suggerimento: perchè non affidiamo, per esempio, alla Regione come è del resto stabilito nello Statuto relativo, l'incarico di completare lo studio, di renderlo completamente esecutivo per poi presentarlo al Governo e al Parlamento con un programma organico dei bisogni di ammodernamento delle sue reti stradali e ferroviarie? Si potrebbe in questo modo avere qualcuno che sul posto collabori col Governo, per giungere alle soluzioni più convenienti con una maggiore rapidità.

È questa una domanda che faccio, la cui sostanza potrebbe creare la possibilità di ottenere rapidamente giudizi e collaborazione da parte di coloro che tecnicamente sono i più interessati e si trovano sul posto.

Questo che dico vale tanto per la Sicilia che per la Sardegna; è una semplice idea che potrà venire presa in considerazione se sarà ritenuta utile.

Il senatore Cappellini nel corso del suo intervento in questa discussione ci ha fatto un lungo elenco dei numeri indici relativi ad alcune ferrovie europee, mostrandoci così lo sviluppo delle reti ferroviarie riferito ad unità di superficie del territorio, oppure al numero degli abitanti. Dai confronti egli ha tratto delle determinate conclusioni.

Debbo osservare che bisogna stare attenti ai numeri indici — avremo comunque occasione di tornarci sopra tra poco — ed occorre interpretarli correttamente, perchè quando si fanno questi confronti bisogna tener conto di molte cose, senatore Cappellini; bisogna tener conto, ad esempio, delle condizioni particolari dell'economia dei singoli Paesi, la quale può essere di carattere agricolo aziendale o familiare, di industria pesante, di esportazione, di turi-

smo, di consumo interno, ecc. ecc.; e poi della orografia delle zone considerate, se montuosa o pianeggiante, ed infine, e soprattutto, di un elemento che avrei gradito che il senatore Cappellini ci avesse ricordato: intendo parlare dello sviluppo che la rete stradale ha assunto in ogni Paese e che deve considerarsi elemento essenziale di integrazione della rete ferroviaria.

Per esempio, in Italia, con uno sviluppo di 195.392 chilometri di strada ordinaria, si hanno solo 23.000 chilometri di binario, cioè abbiamo uno sviluppo di strade che è 8 volte maggiore di quello delle ferrovie e quindi ne dobbiamo tener conto.

Se andate oltre mare in Argentina o in Brasile, ad esempio, troverete che non ci sono che scarsissime strade e meno ancora ferrovie; ma troverete invece, per compenso, uno sviluppo notevole, addirittura rapidissimo, delle comunicazioni aeree.

Mancando l'elemento storico, tradizionale del traffico, che è rappresentato dalla rete ferroviaria e stradale, si utilizzano in loro vece i mezzi di trasporto nuovi e si evitano costruzioni dei più costosi sistemi di trasporto terrestri.

Trattiamo ora delle ferrovie dello Stato che sono state oggetto degli interventi più numerosi e più cospicui durante questa discussione.

Permettete che faccia un certo numero di osservazioni, seguendo la materia nell'ordine che ho seguito nella relazione scritta.

In primo luogo vi devo dire che nella relazione stessa, alla tabella 14, sono contenuti i consuntivi delle entrate e delle spese, estesi ad un quadriennio.

Sottolineo questa parola « consuntivi » che sono relativi agli esercizi fino al 1949-50. Infatti per l'ultimo bilancio 1951-52 abbiamo soltanto il preventivo, mentre per il 1950-51 abbiamo il consuntivo limitato a soli undici mesi.

È la prima volta che discutiamo su dei rendiconti consuntivi, anche se approssimati; perchè negli anni passati qui al Senato si era sempre discusso facendo il confronto tra il preventivo dell'anno precedente e il preventivo del bilancio in esame.

Questa volta invece — ed è merito dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato che

con i mezzi meccanizzati messi a disposizione dei suoi uffici di contabilità ha potuto dare i dati statistici a distanza di pochi giorni — noi possiamo esaminare anche i consuntivi.

E qui, onorevole Bertone, devo risolvere subito un dubbio che lei mi ha posto nella seduta di ieri; dubbio che si era un po' trasmesso anche a me, quando lei mi ha detto che i dati dei consuntivi della tabella 14 della mia relazione non corrispondevano con i dati pubblicati nel Bollettino dell'Ufficio centrale di statistica.

Ieri sera non avevo con me il Bollettino e quindi non potevo darle subito la spiegazione. Ora le posso dire invece che il Bollettino dell'Ufficio centrale di statistica divide gli introiti consuntivi, fino al 1949 (e quindi soltanto fino a questo punto potrebbe sussistere un dubbio) per anno solare mentre qui nella tabella ho messo i consuntivi per anno finanziario. Le fonti a cui il Bollettino dell'Ufficio centrale di statistica è ricorso per la rilevazione dei suoi dati è la medesima fonte alla quale ho attinto io, quindi non possono aversi che gli stessi risultati. Se lei, onorevole Bertone, osserva i prodotti del traffico che ho messo nella tabella, vede che essi sono in continuo, costante aumento: da 56.583 milioni nel 1946-47 si passa a 98.660 milioni nel 1947-48; a 118.411 milioni nel 1948-49 e 142.283 milioni nel 1949-50. Mi fermo qui perchè parliamo di consuntivi.

Questi sono i dati ufficiali del Servizio di ragioneria delle Ferrovie dello Stato. Ma quando un introito è in continuo aumento, altro è dare i risultati corrispondenti ad esercizio finanziario e altro è dare, invece, i risultati per anno solare. E allora lei vede che dal momento che gli introiti sono in aumento è giusto che i dati da me riportati siano superiori ai dati pubblicati nel Bollettino dell'Ufficio centrale di statistica. I miei dati, per semestri confrontabili, sono ad introiti diversi uno dall'altro e quindi la differenza è spiegata e si ritrova il suo saldo con l'aggiunta dei dati iniziali del primo semestre o con quelli finali dell'ultimo semestre.

Pertanto possiamo io e lei essere assolutamente tranquilli a questo riguardo.

BERTONE. Ma si tratta sempre di un anno di differenza.

CORBELLINI, *relatore*. No, prego, di sei mesi soltanto e non confrontabili, perchè

il primo semestre dell'anno solare non è omogeneo col primo semestre dell'anno finanziario successivo, inquantochè l'introito ha un continuo incremento; la media pesata non è la stessa. Se si fanno le somme ponderate e si toglie un semestre, come ho fatto io al 1949-50, tornano gli stessi numeri pubblicati nel Bollettino dell'Ufficio centrale di statistica. Quindi non vi è alcun dubbio su questo.

Le differenze che ho riscontrato, se del caso, sono sulla quarta cifra significativa (almeno così ho trovato) cosa che non ha importanza per lo scopo che ci interessa. Invece la discussione può esservi su quello che è il consuntivo dell'esercizio che si è chiuso al 30 giugno passato e cioè pochi giorni or sono.

In effetto ho detto nella nota alla tabella che il consuntivo dell'esercizio già chiuso al 1950 era, secondo il Servizio di ragioneria, il consuntivo di 11 mesi del 1950-51 perchè sono arrivati fino a maggio soltanto, in quanto la relazione è stata completata il 14 giugno.

Per questi undici mesi, come è detto nella nota, sono stati riportati gli introiti comunicati dal Servizio commerciale delle Ferrovie dello Stato nelle relazioni veramente pregevoli che esso pubblica mensilmente, e che danno una visione immediata delle condizioni del traffico e dell'economia del Paese a distanza di pochi giorni dai fenomeni che si esaminano. Cosa questa che è molto importante sotto tutti gli aspetti.

In base a tali elementi di fatto rilevati dal Servizio commerciale, sono stato portato, durante la compilazione della relazione, ad aumentare la previsione della chiusura del bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato, effettuata dal Servizio ragioneria per il 1950-51 e prevista in 156 miliardi di introito del traffico, elevandola a 159 miliardi e riducendo di conseguenza il disavanzo; questo perchè gli ultimi risultati degli 11 mesi mi davano esattamente 146,7 miliardi. Se a questi si aggiungono gli introiti del mese di giugno, valutati uguali a quelli dell'anno scorso e cioè 12,1 miliardi, risultano in totale 158,8 miliardi. Come potete rilevare dalla tabella della nota 40 della mia relazione, per l'esercizio di questo anno abbiamo avuto nei primi cinque mesi del 1951, rispetto ai cinque mesi del 1950,

un introito che sale da 56,2 miliardi nel 1950 a 64,6 miliardi nel 1951; c'è stato cioè un aumento di 8,4 miliardi, pari al 15 per cento. Sono sicuro che i 12,3 miliardi da me previsti saranno stati senz'altro raggiunti, ciò che del resto potremo controllare tra pochi giorni. Per questo motivo ho messo di mia iniziativa la valutazione complessiva elevandola a 159 miliardi rispetto a quella di 156 miliardi delle Ferrovie dello Stato.

Qui osservo che i metodi di calcolo e di previsione dell'Istituto dei Trasporti che ho l'onore di dirigere al Politecnico di Milano non sono meno esatti di quelli degli uffici tecnici delle Ferrovie dello Stato.

Comunque, posso affermare che ci troviamo di fronte a dei consuntivi che ci danno per la prima volta una idea abbastanza chiara di quello che è il fenomeno dell'assestamento economico della grande azienda delle Ferrovie dello Stato.

Da una parte questo fenomeno deriva dalle possibilità tecniche che man mano si perfezionano nell'azienda stessa; dall'altra, onorevole Ferrari, deriva esattamente da quei fattori economici che ho ricordato nella relazione e che lei ha voluto ripetere con qualche sorriso scettico, condiviso da colleghi del suo settore. Perciò debbo ricordarglieli, non solo valendomi delle considerazioni e delle valutazioni raccolte nella mia relazione, ma soprattutto con lo ausilio di altri elementi che sono ancora più importanti e più conclusivi.

Le ho detto che l'incremento del reddito nazionale, la ripresa delle attività industriali, lo aumento dei traffici dei nostri porti maggiori, l'ampio e promettente sviluppo del programma degli investimenti produttivi attuati dal Governo, tra cui i nuovi lavori di bonifica, i grandi lavori pubblici, le costruzioni idroelettriche, le costruzioni edilizie che determinano tutte dei traffici industriali e agricoli pesanti e di massa a lungo percorso, particolarmente destinati al trasporto ferroviario, sono elementi essenziali che ci confortano in questa nostra previsione, che lei ha definito ottimistica.

Ora andiamo a vedere l'incremento del reddito nazionale. Mi sono riferito alle autorevoli affermazioni più volte fatte dal nostro Ministro del tesoro, onorevole Pella,

nelle sue relazioni sulla situazione economica del Paese, ed anche alla relazione della adunanza generale della Banca d'Italia al 31 maggio 1951; ho rilevato che una conferma indiretta risultava dai nostri dati di aumento del traffico ferroviario; e quindi ho affermato che il reddito nazionale è aumentato perchè è passato da qualche cosa come 7.443 miliardi dell'anno 1949, secondo la valutazione del Ministro del tesoro, a 8.028 miliardi per il 1950: ci sono 550 miliardi circa di aumento di reddito nazionale, che portano aumento di scambi, di consumi, di investimenti e quindi di traffici. D'altra parte, questo fenomeno è confermato dall'aumento di traffico ferroviario vero e proprio che abbiamo rilevato nei mesi passati, perchè nei cinque mesi del 1951, rispetto ai corrispondenti mesi del 1950, abbiamo avuto un aumento di introiti nel gennaio, del 13 per cento, nel febbraio del 17 per cento, nel marzo del 23 per cento, nell'aprile del 9 per cento, nel maggio del 10 per cento. Quindi, non soltanto dobbiamo ritenere esatto quello che ci è stato detto in sede di economia generale, ma ne troviamo la conferma specifica in sede di economia dei trasporti.

E andiamo avanti: aumento dei traffici nei nostri porti maggiori. Lei ha dimenticato, onorevole Ferrari, che per questa voce ho fatto un breve riassunto, in nota, del movimento ferroviario nei porti italiani. Non ha ricordato quello che c'era scritto nella relazione, quando ha voluto fare della sottile ironia su questo mio ottimismo di carattere ferroviario; e non ha tenuto conto che avevo rilevato che fino a tutto aprile 1951 nei porti italiani, secondo dati forniti in dettaglio dalle varie relazioni del servizio commerciale delle Ferrovie dello Stato, abbiamo avuto nel 1951 il carico di 195.000 carri, mentre nel 1950 ne avevamo avuti 149 mila; con un aumento del 30 per cento di merci in arrivo e in partenza nei nostri porti maggiori. Quindi lei vede che questo incremento c'è, ed è una delle ragioni con ultima per cui sono aumentati gli introiti del traffico ferroviario.

Passiamo al terzo punto: l'ampio e promettente sviluppo del programma degli investimenti produttivi attuato dal Governo. Ma, signor senatore Ferrar', lei sa che nel 1950, secondo quanto ha dichiarato il ministro Pella,

gli investimenti lordi, escluso l'incremento delle scorte, sono stati di 1.490 miliardi complessivi, ripartiti, cioè nell'agricoltura, nell'industria, nei trasporti e nelle comunicazioni, nelle costruzioni stradali, idrauliche, nell'edilizia pubblica, nelle abitazioni e varie. E allora, quando si spendono in un anno 1.490 miliardi, lei vuole ammettere con me che ciò si rifletta sui trasporti in genere e sui trasporti terrestri in ispecie, e quindi vuole ammettere che questo e un altro elemento che ci dice quali sono le cause di incremento del traffico, che abbiamo constatato?

Quanto alla ripresa dell'attività industriale, di cui ho parlato, osservi che, fatto il numero indice del 1938 uguale a 100, nella produzione industriale italiana, esso è salito da 116 nel 1949 a 140 nel 1950, e quindi è aumentato del 24 per cento, come è stato affermato ufficialmente anche dal nostro ministro Togni recentemente alla Assemblea dei dirigenti aziendali del maggio ultimo scorso. Quindi, questi elementi non sono ottimistici, onorevole Ferrari, ma sono confortati da dati precisi, perchè l'aumento del traffico ferroviario è uno degli indici di conferma dell'aumento del benessere e dell'economia generale del Paese.

Molti oratori hanno insistito sulla questione delle spese per il personale delle Ferrovie dello Stato.

Qui avrei molto da dire basandomi sulla tabella numero 19, che ho voluto compilare appositamente per porre in evidenza la situazione particolare del bilancio sotto questo punto di vista.

Mi limiterò a qualche breve considerazione in risposta al senatore Massini per quanto riguarda la relazione, lasciando al Ministro di rispondere per la sua parte.

Ho citato l'episodio saliente che nelle ferrovie dello Stato gli agenti sono stati diminuiti di 19.682 unità e ho affermato che vi è la possibilità di una ulteriore riduzione.

Di qui nascono le preoccupazioni del senatore Massini e di altri senatori; però non ho detto questo con l'intenzione di affermare che il personale attualmente impiegato è un personale che non fa niente o che è male utilizzato. No, l'ho detto perchè oggi nella tecnica moderna, l'elemento della produttività di un

operaio o di un uomo che lavora è in funzione dei mezzi strumentali che si pongono a sua disposizione.

Ricordatevi che nelle Ferrovie dello Stato nel 1938-39 non esisteva il freno continuo ad aria compressa nei treni merci, ma si impiegavano circa da 4 a 5 mila agenti frenatori che frenavano a mano i carri dei lunghi e lenti treni sui quali viaggiavano entro le garitte del freno, esposti d'inverno ai rigori del freddo. Oggi, durante l'opera di ricostruzione del materiale rotabile per merci, abbiamo previsto fin dall'inizio l'applicazione integrale del freno continuo ad aria compressa (del tipo Westinghouse) e pertanto tutti questi uomini non servono più. Con ciò il freno diviene anche più sicuro ed efficace, ma la produttività dello unico frenatore che rimane di guardia sul treno aumenta notevolmente perchè egli sostituisce il lavoro prima richiesto a cinque e fino a dieci frenatori (*interruzione del senatore Tommasini*).

È vero Tommasini: in altri Paesi un solo agente è addetto anche alla manovra delle locomotive nei piazzali delle stazioni, mentre noi ne impieghiamo sistematicamente due: perchè nel complesso dell'attività tecnica dei nostri impianti la manovra con un solo agente non si può ancora attuare ma ci si dovrà arrivare.

In Russia, per esempio, mi risulta che ciò si fa normalmente ed è imposto dal Regolamento di circolazione dei treni: ivi le macchine di manovra, che sono spesso con motore Diesel e non più a vapore, vanno tutte con un solo agente. In Italia stabilire subito una cosa simile sarebbe, allo stato attuale, non conveniente, perchè vi sono dei problemi tecnici particolari che lo vietano e sui quali non insisto per non entrare in particolari di tecnica troppo specializzata.

In definitiva il grado di massima produttività della mano d'opera, che è possibile nello esercizio ferroviario, da noi non è stato ancora raggiunto.

In tutti i Paesi del mondo le automotrici a combustione interna od elettriche sono condotte con un solo agente. A ciò si dovrebbe arrivare anche in Italia, mi auguro, al più presto e già è previsto dai regolamenti; mettiamo su tale materiale degli apparecchi di controllo, realizzando tutto quanto possa garantire la si-

curezza e cerchiamo in questo modo di diminuire la quantità del personale aumentandone contemporaneamente la produttività.

Mi piace di ricordarvi che il problema della riduzione delle spese del personale delle Ferrovie dello Stato non è cosa inventata da me: esso è stato segnalato molte volte, ad esempio anche dalla Commissione per la riduzione delle spese dello Stato, formata dal Ministro del tesoro, il cui presidente era il nostro collega Persico e che ha compiuto un lodevole lavoro di indirizzo per quella che poteva essere una riforma della burocrazia delle singole amministrazioni e in particolare della amministrazione delle ferrovie dello Stato. Anche tale Commissione affermò che in relazione all'efficienza del personale, rispetto al possibile sviluppo della ricostruzione, si potevano ridurre gli agenti dal numero allora previsto ad un quantitativo finale di 146.200 unità, indicato come fabbisogno indispensabile al funzionamento regolare dei servizi. Quindi il problema si riconduce ad un dosaggio avveduto e preciso fra uomini e mezzi; esso è tecnico insieme ed organizzativo.

Qui vorrei ricordare anche che il problema della utilizzazione del personale ha aspetti di importanza sociale.

Ho visto che quando abbiamo potuto migliorare le opere assistenziali del personale che lavora abbiamo aumentato la sua produttività. Anche nelle Ferrovie si è ottenuto tale risultato che deriva dal fatto che con il miglioramento delle opere assistenziali si diminuiscono le unità assenti per malattie dipendenti da cause di servizio.

Ed allora nell'autunno del 1947, sempre col solito ottimismo, che non piace al senatore Ferrari, scrivevo queste parole: « Occorre tenere presente che le provvidenze di carattere assistenziale, diminuendo la morbosità, migliorano il rendimento delle maestranze, ciò che accomuna l'interesse del dirigente con quello del personale che aspira all'elevamento del tenore di vita del proprio lavoro: posti di ristoro, dormitori, mense ospitali per il personale viaggiante, officine razionalmente costruite, case linde dove l'operaio è atteso al ritorno della sua laboriosa giornata ». Queste sono le opere che si debbono compiere.

Osservavo che nel 1939-40 si erano avute 1.950.000 giornate di assenza per malattia su 38.000.000 giornate di presenza, cioè si erano avuti 7.200 agenti sempre assenti per malattia. Lei sa, onorevole Massini, che questo numero si è raddoppiato durante il periodo di disagio della ricostruzione, ma sa anche che oggi esso è diminuito perchè abbiamo realizzato molte di queste opere assistenziali. Quindi abbiamo un maggior numero di unità che lavorano per la diminuzione di assenze dovute a piccole e brevi malattie caratteristiche del lavoro.

Questo è anche un altro degli elementi che ci fa vedere come possa l'amministrazione ridurre le spese di personale senza aumentare lo sfruttamento del personale, come ha detto il senatore Massini. Nessuno di noi ha avuto mai questa idea. (*Interruzione del senatore Massini*).

C'è stato qualche volta quello che lei ha detto e cioè riduzione dei congedi; ma per ragioni del tutto transitorie. Quando si procedeva alla ricostruzione del materiale rotabile per introdurre il freno continuo nei treni merci, anche se in quel momento ci fosse stata scarsità di frenatori, non si poteva assumerne degli altri in via definitiva. Questi periodi di scarsità di carattere transitorio sono dovuti unicamente ad una non completa armonia tra ricostruzione dei mezzi strumentali e disponibilità degli uomini; ma si tratta di una cosa non sistematica e che si elimina naturalmente con il proseguire della ricostruzione.

MASSINI. Lei sa che il frenatore fa anche altri servizi.

CORBELLINI, *relatore*. Nelle otto ore di lavoro di un viaggio può far molte cose compatibili con la sua mansione principale. Lei senatore ha ricordato i circa quattrocento infortuni sul lavoro che si sono verificati anche per la mancanza dell'aggancio automatico dei convogli.

Ha richiamato la nostra attenzione sul fatto che in Russia c'è l'aggancio automatico; aggiungo che c'è anche nel Giappone e negli Stati Uniti; ma in Italia e nel resto dell'Europa non c'è. In riunioni molto esaurienti tenute durante i periodi della ricostruzione abbiamo studiato a lungo in campo internazionale questo

problema che non è solo italiano, perchè i carri ferroviari vanno su tutte le ferrovie europee.

Ebbene, le statistiche fatte in America e in Giappone dove esiste l'aggancio automatico — della Russia non abbiamo potuto averle — mostrano che gli inconvenienti per l'aggancio dei treni non avvengono che eccezionalmente durante l'aggancio — nel momento del contatto dei convogli — perchè il numero degli infortuni in Europa è uguale anzi inferiore di quello dei Paesi dove è in uso l'aggancio automatico. Gli infortuni di questo tipo dipendono da distrazioni di altra causa; in America infatti gli infortuni per l'aggancio dei carri sono superiori di quelli che avvengono in Europa.

Ma tutto questo non è una novità; l'avevo già detto, l'ho pubblicato in un libro che è un poco vecchio perchè è del 1935 ma che è sempre attuale.

Stia pur tranquillo dunque, onorevole Massini, che non è l'aggancio automatico che eliminerà la possibilità di infortuni nelle manovre di composizione dei treni.

MASSINI. Io ho parlato anche del numero di quelli che compongono le squadre...

CORBELLINI, *relatore*. Volevo ora dire qualcosa al senatore Bertone il quale ha rilevato che la tabella 15 contiene un errore di stampa. L'ho controllata e l'ho trovata esatta. Infatti la tabella dà l'aumento della resa per viaggiatore chilometro, non lo dà rispetto agli introiti complessivi, come ritiene il senatore Bertone. Il costo del trasporto bisogna metterlo in confronto con la resa per ogni viaggiatore chilometro trasportato. Il numero indice di 26,9 è dunque esatto e significa che vi è stato un aumento dei prezzi delle tariffe viaggiatori di 26,9 volte l'introito che l'Amministrazione realizzava per viaggiatore-chilometro nell'anteguerra. Non è l'introito complessivo che in questo caso viene considerato, perchè ciò altererebbe i confronti in quanto che i viaggiatori-chilometro sono aumentati di quasi il doppio rispetto al 1938-39. Per istituire dei confronti del tipo desiderato dal senatore Bertone occorrerebbe tener conto della frequentazione e cioè del numero dei posti offerti nei treni rispetto a quelli occupati, ciò che ci porterebbe molto lontano, ed in un campo di indagine molto specializzato che non mi è sembrato di dover approfondire.

Ho rilevato che vi sono degli scettici, al riguardo di queste mie constatazioni, in tutti i settori dell'Assemblea; anche il senatore Pannetti, che è un valente studioso dei motori termici, ha manifestato dei dubbi sulle economie che possono conseguirsi con l'uso avveduto dei combustibili solidi.

Mi permetto di fargli osservare che nei consuntivi per spese di energia elettrica e combustibili liquidi o solidi (tabella 22 della relazione) abbiamo avuto un continuo decremento della spesa, mentre in compenso è aumentato il traffico.

Noi abbiamo avuto difatti, nel 1947, ben 20.900 milioni di spesa per combustibile solido (carbone); nel 1948-49 tale spesa è stata di 20.600 milioni; nel 1949-50 tale spesa è discesa a 16.300 milioni. Guardate che salto, ve lo faccio notare perchè ha una importanza organizzativa interessantissima. Nel 1950-51 la spesa è stata di 15.400 milioni; nel 1951-52 sarà di 14.700 milioni. Tutto ciò mette in evidenza che, mentre il traffico è aumentato con aumento notevole delle tonnellate-chilometro lorde o di treno trasportato, il combustibile corrispondente impiegato è, invece, diminuito.

Mi permetto di rilevare a questo proposito che su tale risultato ha influito decisamente quella legge provvidenziale che fu emanata nel 1949 e che ho citato nella mia relazione, ma che però a molti di voi sembra che sia sfuggita. È la legge del 1949 relativa ai miglioramenti della misura di alcune competenze accessorie per il personale delle Ferrovie dello Stato, che ha contribuito energicamente a far diminuire effettivamente la spesa unitaria di combustione che era elevatissima, soprattutto per gli sperperi che fatalmente si verificavano quando nessuno era interessato a fare economie. Allora avevo fatto come preventivo un diagramma che contemplava le diminuzioni di questo consumo, che portava nelle previsioni un valore uguale al consuntivo ora realizzato. Da tale diagramma a suo tempo pubblicato, e che vi leggo, si rileva che prima della guerra il consumo di carbone era di chilogrammi 3,28 per ogni unità di lavoro misurata con il solito metro convenzionale delle Ferrovie dello Stato e che è la ettotonnellata-Km. virtuale di treno completo. Tale consumo, che nel 1946-47 ha raggiunto il valore di chilogrammi 5,50, oggi

è disceso a chilogrammi 3,57; quindi noi abbiamo possibilità di ridurre ancora dell'8 per cento il consumo di combustibile, migliorando le organizzazioni tecniche e l'uso delle vecchie locomotive a vapore ancora in servizio. Il miglioramento che si deve ottenere è naturale, perchè, per coloro che stanno un po' addentro alle cose, apparirà chiaro che rispetto al 1938-39 abbiamo migliorato il parco locomotive a vapore. Difatti non abbiamo più in servizio ai treni le locomotive a vapore saturo, ma solo quelle a vapore surriscaldato; e quindi logicamente si deve diminuire il consumo unitario. Questo è un altro elemento di economia su cui è bene insistere, poichè c'è ancora un margine su cui occorre incidere energicamente.

Credo di poter confermare che il risultato già ottenuto della diminuzione di circa 5 miliardi di spesa all'anno per il consumo del carbone, mentre il traffico è aumentato di qualcosa come 10 o 12 miliardi di tonnellate-chilometro lorde, fa merito al personale interessato per ridurre i consumi unitari, e soprattutto al Servizio della trazione delle ferrovie dello Stato, che ha fatto sì che il premio di interessamento accordato per la diminuzione dei consumi abbia realizzato il previsto vantaggio che accomuna l'utile al personale con l'utile all'Amministrazione.

Ciò va segnalato in questa sede per la sua importanza economica e sociale.

Il senatore Genco dice che le tariffe dei trasporti merci sono divenute troppo alte dopo gli ultimi aumenti del 1949. Non insisto su tutta la politica delle tariffe, perchè ciò mi porterebbe molto lontano; ma affermo con piena convinzione che le tariffe italiane oggi sono arrivate per i viaggiatori appena a 26 volte l'anteguerra e per le merci a sole 30 volte. Non dico che si deve giungere ai rapporti di 50 e di 52 volte. Oggi i mezzi tecnici che abbiamo sono meno costosi di quelli dell'anteguerra perchè più perfezionati; essi quindi debbono riuscire di un costo inferiore a quello dell'anteguerra e non corrispondente ad esso, naturalmente tenuto conto della svalutazione della lira.

In ogni modo dobbiamo ammettere che le tariffe delle ferrovie italiane sono ancora basse, le più basse d'Europa. Esse non compensano ancora completamente il costo effettivo; sono



corrispondenti però ad un giusto prezzo che può mantenere l'equilibrio che deve esistere nella concorrenza con il sistema di trasporto stradale. Nel 1949, quando si fecero i due aumenti di tariffe che furono così discussi, si operò nel giusto; ed io arrivo oggi a dire, alla stregua del consuntivo, che forse se avessimo aumentato allora le tariffe di un 5 oppure 6 per cento in più, esse probabilmente oggi sarebbero state ugualmente sopportabili e noi staremmo meglio; non subiremmo ancora un disavanzo così pesante per il Tesoro dello Stato.

L'andamento del traffico, che si è assestato alle nuove tariffe e che ha ripreso il suo lento ma sicuro incremento, e l'aumento degli introiti che abbiamo rilevato sono degli indici che ci assicurano della bontà di quanto ho affermato.

Non credo che oggi sia il caso di pensare ad un nuovo ritocco di queste tariffe, sia esso in aumento oppure in diminuzione; per ridurre il disavanzo occorre piuttosto incidere sul costo dei trasporti, sulle spese di esercizio, e con un aumento di introiti determinato da un incremento naturale del traffico. Ciò è possibile perchè il disavanzo di 43 miliardi è solo il 20 per cento delle spese di esercizio di 214 miliardi. Basterebbe, ad esempio, una diminuzione di spese del 10 per cento ed un aumento di introiti pure del 10 per cento per eliminarlo.

Dovrei aggiungere qualche cosa sulla legislazione attualmente vigente per i passaggi a livello. A scopo di brevità di questo argomento parlerò direttamente con il senatore Genco: sono dettagli tecnico-legali, molto importanti ma sui quali mi sembra non sia in questa sede che se ne possa parlare in modo diffuso. Lo faremo in altro momento.

Vorrei fare invece un accenno di carattere generale, prendendo lo spunto da quanto hanno detto i senatori Mancini e Martini, e anche altri oratori, nei riguardi della elettrificazione di alcuni tratti di ferrovia che sono inseriti tra due o più linee già elettrificate.

Riconosco in modo esplicito e sicuro che le elettrificazioni di questi tratti costituiscono una immediata utilità economica per l'Amministrazione ferroviaria. Per esempio, la Lucca-Viareggio e la Pisa-Pistoia sono due linee esercitate ancora a vapore, che si trovano nelle condizioni che abbiamo detto. La elettrificazione di esse, desiderata dal senatore Mar-

tini, porta ad una notevole economia di esercizio. Si parte da Firenze con una locomotiva elettrica. A Pistoia, dopo soli trenta chilometri, si lascia tale locomotiva; dopo mezz'ora di viaggio questa viene sostituita da una locomotiva a vapore. Per fare cento chilometri da Firenze a Pisa occorrono due locomotive: prima una a vapore e poi una elettrica. Molte volte non si utilizza nessuna delle due perchè si usa per servizi diretti un terzo sistema di trazione costituito da una automotrice a gasolio. È economico tutto questo? Evidentemente no. Basterebbe stendere per poco più di sessanta chilometri il filo elettrico sulla Pisa-Pistoia senza avere nuove fonti di energia elettrica di alimentazione, perchè si possono utilizzare quelle esistenti, e si otterrebbe una immediata utilità economica indipendentemente dal vantaggio che ne può ricavare il pubblico per un servizio più rapido e più confortevole. Questa soluzione è semplice ed economica e va certamente sollecitata.

È questo uno dei tanti esempi dell'ammodernamento che produce economie. Ma ve ne sono ancora numerosissimi altri sui quali non insisto.

Per quanto riguarda il traffico nei porti di Savona e di Genova, vorrei ricordare all'onorevole Toselli che, fin dai primi tempi del dopoguerra, si è ripristinato il funzionamento di un ufficio commerciale apposito delle ferrovie dello Stato residente a Berna, che studia e propone al centro i provvedimenti tariffari idonei alla attuazione di una politica di trasporti dalle zone industriali centro-europee che fanno capo a Basilea, verso porti che debbono svolgere il proprio traffico con l'oltre mare. La politica dei traffici affluenti ai porti di Genova e di Savona è messa in contrapposto con quella dei porti di Amsterdam e Rotterdam a cui dal centro Europa si giunge con le due linee ferroviarie del Reno, e la via fluviale che esso consente; nonchè con il porto di Marsiglia che, a sua volta, segue la valle del Rodano. A Berna noi abbiamo un posto di osservazione delicato ed importante che segnala quali sono le correnti di traffico che possono utilmente convergere dal centro Europa verso Genova e verso Savona anzichè andare verso la valle del Reno fino a Rotterdam e ad Amsterdam. Il problema è studiato e messo nel suo giusto punto con un

successo economico e commerciale che abbiamo più volte constatato.

Sto avviandomi verso la fine; ma non posso fare a meno di dire ancora qualche parola al senatore Panetti che ha fatto una ottimistica e molto poetica descrizione dei vantaggi e del valore di carattere economico che può avere un'autostrada attraverso le Alpi. Non voglio insistere su questo importante problema di grande attualità perchè penso che sia da discutere nella sua sede più appropriata che è quella del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Mi permetterò tuttavia di dare al senatore Panetti due studi, su questo argomento, delle gallerie sotto il Gottardo, il Sempione e il Monte Bianco, degli ingegneri Menon e Brun; progetto che fu compilato nel 1935.

Il problema che egli ci ha prospettato non è di oggi, ma è un problema tecnico ed economico da tempo studiato. Esso richiede la ventilazione delle gallerie per autostrade, cosa che si presenta formidabilmente difficile per lunghi trafori intensamente frequentati e che i tecnici hanno risolto con importanti opere fisse in casi recenti europei ed americani. Mi auguro che le Alpi possano — come ha detto il senatore Panetti — venire nuovamente traforate per portare le autostrade ordinarie sotto i nostri valichi alpini, così come hanno fatto i nostri predecessori di cento anni fa, che hanno dato lustro all'ingegneria italiana con la perforazione delle gallerie ferroviarie, attraversando gli stessi monti, ma usando metodi e mezzi impari alle difficoltà, per unire sempre più le Nazioni civili del centro Europa con la nostra ubertosa valle Padana e coi nostri porti liguri e quindi con l'Italia intiera.

Mi sembra che dopo questo mio ormai lungo intervento debba limitarmi a dire qualche cosa della parte straordinaria del bilancio, che ha formato oggetto di molte discussioni.

Sarò breve poichè non vi è da aggiungere altro a quello che è stato scritto nella mia relazione.

Il progetto di legge che il ministro Campilli ha presentato al Senato due giorni fa, dal titolo: « Approvazione di eccedenze di impegni verificatesi nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato negli esercizi dal 1944-45 al

1947-48 » merita un brevissimo cenno. Per queste eccedenze di impegni che si sono verificate in quell'epoca bisogna ricordare che la ricostruzione ferroviaria fu iniziata mentre non era stato ancora firmato l'armistizio, che si ebbe nel dicembre 1947. Eravamo in regime di occupazione alleata, cioè in periodo eccezionale, e quindi se lavori ordinati ed eseguiti hanno superato gli stanziamenti ciò fu in genere per necessità e per ragioni essenzialmente richieste dalle autorità militari alleate. In seguito venne anche la svalutazione della lira che aumentò questa eccedenza di spesa sugli stanziamenti. Nel periodo normale successivo, con l'attuazione della Costituzione, tutti gli impegni sono stati giustamente ed equibratamente sostenuti secondo stanziamenti approvati dal Parlamento. Ho qui una relazione giustificatrice di questa affermazione che posso mostrare a chi desidera esaminarla: ma potremo farlo quando discuteremo il progetto di legge ricordato. A me importa ora soltanto affermare che i finanziamenti ed i pagamenti della ricostruzione ferroviaria fino ad oggi attuata sono stati completati e sistemati in maniera definitiva.

Occorre perciò pensare un poco all'avvenire.

Abbiamo più volte detto, e lo avete ripetuto, che ci vogliono circa cento miliardi per la ricostruzione ferroviaria, e poi ne occorrono un'altra cinquantina o sessantina per cominciare a fare gli ammodernamenti e l'elettrificazione di cui abbiamo parlato. Mi sono permesso, quindi, di esporre nella relazione la tabella n. 28, la quale riassume uno studio che si ispira ad un vecchio progetto già lungamente discusso anche in sede governativa, e che fu presentato al Comitato ristretto del C.I.R. nel dicembre 1949. Esso prevede un programma di spese di 140 miliardi da impiegarsi in un quinquennio.

Pregherei quindi il ministro Campilli di vedere di portare rapidamente a termine un programma di questo tipo, che non deve senz'altro ripetere le cifre che ho posto nel prospetto e che possono essere variate secondo le condizioni contingenti attuali. Esso in ogni modo dovrebbe seguire questa direttiva: l'onere che attualmente subisce il Tesoro per contributi straordinari alle Ferrovie dello Stato, siano essi con-

1948-51 - DCXLIX SEDUTA

DISCUSSIONI

5 LUGLIO 1951

cessi per ricostruzioni oppure per colmare il disavanzo, rimanga costante per un certo numero di anni (ho messo un quinquennio). Man mano che si realizzano opere produttive sia contemporaneamente provveduto a diminuire il disavanzo in questione.

Un programma di questo tipo può essere un programma anche a breve scadenza; il senatore Bertone ci ha detto ieri che le Ferrovie dello Stato italiano, nei periodi di normale economia nazionale ed internazionale, hanno sempre dato degli utili allo Stato. Soltanto nei periodi di guerra e nei periodi eccezionali questi ultimi non ci sono stati. Oggi abbiamo forti disavanzi così come li abbiamo avuti subito dopo l'altra guerra; non vedo alcuna ragione né tecnica, né economica, né sociale per cui una grande azienda così forte, così robusta nella sua attrezzatura e nei suoi uomini, che ha un traffico così elevato, non possa essere definitivamente sistemata in modo tale da poter avere un suo bilancio contabile in pareggio come lo ha sempre avuto.

E allora concludo, rivolgendomi a lei, signor Ministro, di cui apprezzo la personalità eminente di finanziere e di uomo d'azione: completi dunque questa opera che oggi non è più un'opera squisitamente tecnica, ma è essenzialmente economica e sociale. Molto cammino vi è ancora da compiere, ma ella può superarlo con il suo slancio e con la certezza del successo, anche perchè oggi lei ha in mano, come ho già detto, e manovra quell'altro strumento formidabile che è la Cassa del Mezzogiorno, che crea ricchezza e lavoro e che farà sorgere benessere e serenità. La Cassa del Mezzogiorno darà anche quegli aumenti di traffico che saranno uno degli elementi fondamentali da cui potrà iniziarsi l'opera di risanamento economico delle Ferrovie dello Stato. Ne sia perciò degno propulsore; e il Paese, per questo, non potrà che esserle riconoscente.

Con questo augurio che è permeato dal mio naturale e sano ottimismo — se anche voi me lo ripetete, mi farete sempre piacere — ma che si fonda però sulla fiducia nella vitalità del nostro popolo, che è laborioso e frugale, e sulla energia di ripresa economica del nostro Paese, vi prego, onorevoli colleghi, dopo avere ascoltato le parole del nostro Ministro, di voler dare l'approvazione a questo bi-

lancio, che abbiamo così largamente discusso. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni.*)

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

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Dopo appena tre mesi di permanenza al Ministero dei trasporti, vi confesso che mi trovo un poco imbarazzato a dovere concludere una discussione alla quale hanno preso parte personalità eminenti del Senato, che hanno così lunga esperienza e così profonda competenza in materia di traffici. È vero che il mio compito è stato molto alleviato dal relatore, senatore Corbellini, al quale mando il mio ringraziamento ed al quale esprimo i complimenti più vivi, così come sono stati espressi da vari settori del Senato, per la sua completa relazione al bilancio del Ministero dei trasporti.

Durante lo svolgimento del dibattito, l'illustre Presidente di questa Assemblea ha ricordato a tutti noi i limiti e il carattere della discussione: io mi atterro all'avvertimento, anche per offrire al Senato la possibilità di esprimere un giudizio sull'insieme della politica dei trasporti, e non su problemi singoli o su fatti episodici, per cui il vostro voto si rapporti a problemi di fondo e non ad aspetti particolari. Parlerò quindi di politica dei trasporti nel suo complesso.

In essa rientrano naturalmente tutte le questioni particolari che qui sono state segnalate, ma vi rientrano nel quadro dei bisogni e degli interessi di tutta la Nazione verso i quali vanno indirizzate le risorse dello Stato secondo i criteri della maggiore convenienza economica e della migliore utilità sociale. Occorre portare l'esame sopra programmi organici e unitari, e sarà dall'esame comparativo dell'importanza e dell'utilità sociale ed economica delle diverse opere e dei singoli settori che potremo fissare un piano di azione.

Una politica dei trasporti non può evidentemente prescindere dalla realtà di fatto costituita dalle vie e dai mezzi che sono a disposizione del Paese.

Il complesso della rete stradale, di quella ferroviaria e dei servizi automobilistici costituisce un tutto organico che va esaminato nella sua consistenza attuale e nei prevedibili sviluppi.

Diversi oratori hanno fatto menzione di questa situazione, che va però considerata nel suo complesso e nei suoi aspetti regionali.

La rete stradale italiana, ha detto ieri il senatore Genco, raggiunge i 172.000 chilometri, appena quanti ne raggiungeva nel 1938. Queste parole volevano essere, forse, una battuta critica, ma faccio osservare al senatore Genco che per fare un raffronto occorre tener conto della rete stradale della Venezia Giulia, non compresa naturalmente nell'attuale statistica, e che, per valutare lo sforzo dello Stato, occorre tener conto dell'imponente opera di ricostruzione imposta dai danni di guerra: 35 mila chilometri di strade sono state ricostruite e sistemate. Questo è un dato che va tenuto presente per dare un giudizio obiettivo e sereno.

GENCO. Ci sono poi le strade di bonifica a cui la statistica non accenna. Sono circa un migliaio di chilometri.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. È dunque qualcosa in più che si aggiunge.

Ma questa rete stradale va vista, come dicevo, nel suo insieme e in rapporto alla distribuzione per regioni. Su 172.000 chilometri di strada se ne contano 76 e mezzo per ogni 100 chilometri quadrati di superficie nel Nord, 56 nel Centro, 38,6 nel Sud continentale, 28,7 in Sicilia e 23,9 in Sardegna.

Su questa rete stradale si sviluppano i servizi delle autolinee che raggiungono complessivamente un percorso di 378.000 chilometri con una densità di: 137 chilometri per ogni 100 chilometri quadrati nel Nord, 107 nel Centro, 77 nel Sud continentale, 94 in Sicilia e 44 in Sardegna.

La distribuzione territoriale di questi servizi non è in sostanza dissimile da quella relativa alla rete stradale così come non è dissimile da quella ferroviaria.

Nell'Italia centrale il minor sviluppo delle linee ferroviarie è compensato da un maggiore sviluppo della rete di autolinee. La constatazione si presta a riconoscere che esiste una spontanea integrazione, entro certi limiti, tra i due principali mezzi di trasporto terrestri: ferrovia e strada.

Lo sviluppo delle autolinee è stato particolarmente intenso dal 1947 ad oggi. Nel Nord siamo passati da 109.000 chilometri a 176.000

chilometri, nel Centro da 72.000 a 107.000, nel Sud continentale da 40.000 a 59.000, in Sicilia da 11.000 a 24.000, in Sardegna da 4.000 a 10.500.

A questo sviluppo delle autolinee ha corrisposto un aumento considerevole degli autoveicoli in circolazione che sono passati, dal 1947 ad oggi, da 293.582 a 701.000, considerando in questa cifra autovetture, autocarri ed autobus.

La disponibilità di autoveicoli per ogni 100 chilometri quadrati è la seguente: 271,98 nel Nord, 207,83 nel Centro; 100,78 nel Sud continentale; 100,82 in Sicilia e 31,14 nella Sardegna.

Questi dati sono orientativi per la politica da seguire, anche per meglio perequare la rete dei trasporti esistente fra le diverse regioni italiane.

Si è parlato da più parti del contributo che potrà dare la Cassa per il Mezzogiorno allo sviluppo della rete stradale. Ne ha parlato il relatore, ne hanno parlato i senatori di maggioranza e di opposizione. Sento perciò il dovere di dare alcune precisazioni sul programma concordato fra la Cassa per il Mezzogiorno e il Ministero dei lavori pubblici.

Secondo tale programma, si costruiranno in quattro anni 2.500 chilometri di vie ordinarie e 4.000 chilometri di strade di bonifica con il finanziamento della Cassa, mentre sul bilancio dei Lavori pubblici, nel decennio, saranno costruiti 800 chilometri di nuove strade per allacciare i Comuni isolati. A queste, debbono aggiungersi le strade da costruirsi a carico degli enti locali, in base alle leggi speciali e che, in rapporto alle concessioni già decise dal Ministero dei lavori pubblici, raggiungeranno altri 2.000 chilometri.

Per affrettare l'esecuzione delle opere la Cassa ne ha affidato l'incarico alle Province. Per vincere, se possibile, la diffidenza e lo scetticismo del senatore Mancini dirò che sono già stati presentati 471 progetti per 28.814.500.550, approvati 427 per 25.384.621.204, già appaltati per circa 7 miliardi; gli altri appalti sono in corso.

È però da ritenere che l'assestamento fra i diversi servizi non potrà essere spontaneo, e che la concorrenza incontrollata fra ferrovia e strada oltre che compromettere in taluni casi

la diffusione dei servizi, farà sì che questi continuino a distribuirsi irregolarmente sul territorio nazionale, concentrandosi in talune zone e lasciando altre in una deplorabile carenza.

Di fronte a tale situazione si pone anche da noi — come in quasi tutti i Paesi — il problema del coordinamento, di cui da molto tempo si parla e che anche in questa discussione ha trovato convinti ed eloquenti sostenitori, a cominciare dall'onorevole relatore. Il coordinamento non può naturalmente non tener conto dell'insopprimibile valore sociale del trasporto e quindi non può avere come unico elemento di giudizio quello della convenienza economica. È però indubbio che la convenienza economica va tenuta presente per scegliere il mezzo che, a parità di servizio reso al pubblico, risulti il meno costoso.

In tale ordine di idee nulla vi è di strano che una linea ferroviaria fortemente passiva sia sostituita con una linea automobilistica, anche se questa abbia bisogno, per reggersi, di un opportuno sussidio, sempreché questo sia inferiore al *deficit* della linea che si vuole sopprimere e che l'esigenza sociale risulti soddisfatta.

È pure incontrastabile che la scelta del mezzo più conveniente è possibile soltanto quando ambedue i mezzi, strada e rotaia, siano posti in una condizione di parità dal punto di vista giuridico ed economico.

Ho già detto che il problema del coordinamento si è posto in tutti i Paesi. Da noi si è ritenuto di poterlo raggiungere attraverso la legge presentata nel 1948, e tuttora giacente presso le Camere, che prevede la formazione di un Consiglio superiore dei trasporti. È la legge alla quale si sono riferiti, sollecitandone l'approvazione, i senatori Ferrari, Menghi ed il relatore Corbellini.

Secondo tale legge il Consiglio dei trasporti, formato da ben 63 membri dei quali 34 rappresentanti lo Stato, funziona da organo consultivo del Governo su determinate questioni di economia e di tecnica dei trasporti.

A mio modo di vedere la legge dovrebbe essere rivista per rendere l'organismo meno pletorico e più agile nel funzionamento; meglio se fosse possibile affrettare l'esame e l'approvazione della legge del Consiglio nazionale dell'economia del lavoro, nel cui ambito riterrei

più opportuno fosse inserita la funzione riservata al proposto Consiglio dei trasporti.

Comunque, in attesa che il Parlamento risolva tale problema, ho provveduto a formare una commissione di pochi esperti per lo studio di piani regionali dei trasporti terrestri, la quale dovrà pronunziarsi sull'utilità sociale e sulla economicità:

1) dei servizi pubblici di trasporto attualmente esistenti;

2) dell'eventuale sostituzione di un mezzo esercente un pubblico servizio terrestre con altri mezzi;

3) della costruzione di nuove opere per l'esercizio di trasporti terrestri e della istituzione di nuovi servizi.

La Commissione ha già iniziato i lavori cominciando dalle regioni meridionali; la Sardegna e la Calabria sono oggetto di un primo esame.

Il coordinamento, a ben considerarlo, dovrà trovare una prima realizzazione nel campo dei trasporti terrestri, ma non può non essere previsto ancora per quanto riguarda il collegamento tra trasporti terrestri, aerei e marittimi. La forma ed il modo potranno essere studiati, ma anche questa è una necessità che si pone nell'interesse dell'economia nazionale.

Ferrovie concesse. Il complesso dei trasporti in esercizio all'industria privata ascende a 7.800 chilometri. Per rispondere alle varie osservazioni che mi sono state fatte da diversi settori del Senato distinguerò le questioni prospettate in tre ordini di argomenti: esercizio, ricostruzione e nuova costruzione.

Le linee in esame sono nella loro generalità passive. I disavanzi denunciati dalle aziende ammontano a otto miliardi e mezzo, di cui sei miliardi per le ferrovie e due e mezzo per le tranvie extraurbane. Il Senato sa che al bilancio economico delle Ferrovie concesse lo Stato concorre con le sovvenzioni ordinarie e con i sussidi straordinari. Le sovvenzioni ordinarie contemplate nei contratti di concessione ammontano a un miliardo e 664 milioni. I sussidi straordinari integrativi hanno raggiunto una media di 4 miliardi e 150 milioni l'anno. È una situazione indubbiamente grave sulla quale il Senato ha richiamato tutta l'attenzione del Governo ma, purtroppo, non è esclusiva delle aziende di trasporto in regime di con-

cessione, trattandosi di un fenomeno che caratterizza quasi tutte le aziende ferroviarie di Stato e non, italiane ed estere. Per ovviare, in quanto possibile, a questa situazione si è predisposto lo strumento legislativo con il disegno sull'ammodernamento presentato al Senato il 30 maggio 1950 ed approvato da questa Assemblea il 21 febbraio scorso. Si tratta in sostanza della graduale destinazione delle somme da erogarsi a fondo perduto, per sussidi straordinari annui, a sovvenzioni ordinarie da destinarsi all'ammodernamento degli impianti e del materiale per sviluppare il traffico delle linee, quando ne ricorrano le condizioni, e metterle così in grado di vivere di vita propria. Il disegno di legge ha formato oggetto di esame preliminare da parte dell'VIII Commissione permanente della Camera dei deputati, la quale, per quanto investita dell'esame in sede legislativa, ha creduto rinviare il disegno di legge stesso all'esame dell'Assemblea.

Il senatore Ferrari nel parlare di questo provvedimento si è augurato che esso rimanga giacente ancora per lungo tempo presso la Camera dei deputati, in quanto egli ritiene lesivo degli interessi dello Stato il regime degli interventi a favore delle società private e considera, quale soluzione indispensabile, la nazionalizzazione delle imprese.

A questo riguardo debbo osservare:

1) che la legge sull'ammodernamento non pone a tutto carico dello Stato le spese relative al miglioramento delle linee e del materiale. Il contributo dello Stato è previsto nel 50 per cento per le ferrovie dell'Italia centrale e settentrionale, e nel 75 per cento a favore dell'Italia meridionale. Si può, quindi, ritenere che nei lavori potranno essere impiegati circa 26 miliardi, di cui 16 a carico dello Stato e 10 a carico dei privati. Si tratta di ferrovie concesse che allo scadere della concessione dovranno passare, gratuitamente, allo Stato;

2) le sovvenzioni ed i contributi straordinari sono diretti a compensare la sperequazione sensibile fra introiti e spese. Per molte di queste aziende la sola spesa complessiva del personale supera notevolmente l'ammontare degli introiti.

In effetti le sovvenzioni ordinarie, e le straordinarie in modo particolare, non sono date per

favorire interessi privati, ma per consentire il regolare pagamento dei salari e degli stipendi dei dipendenti delle società in concessione. *(Commenti dalla sinistra).*

FERRARI. Non è vero.

CAPPELLINI. Ed anche se fosse vero, che c'è di male?

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. È un intervento doveroso che va, ripeto, principalmente a beneficio dei dipendenti delle aziende. *(Commenti dalla sinistra).*

E preciso citando alcuni esempi: Suzzara-Ferrara introiti complessivi 76 milioni, spese per il personale 113 milioni; Ferrara-Modena (linee Reggiane) introiti complessivi 110 milioni, spese per il personale 190 milioni; Ferrovie Sud-Est introiti complessivi 638 milioni, spese per il personale un miliardo e 148 milioni; Roma-Fiuggi introiti complessivi 157 milioni, spese per il personale 660 milioni; ferrovie Calabro-lucane introiti complessivi 650 milioni, spese per il personale un miliardo e 293 milioni; Siracusa-Ragusa-Buscemi introiti complessivi 17 milioni, spese per il personale 62 milioni; strade ferrate Sarde introiti complessivi 76 milioni, spese per il personale 272 milioni; Ferrovie complementari sarde introiti complessivi 171 milioni, spese per il personale 442 milioni.

Ho tenuto a sottolineare queste cifre per dimostrare che l'intervento dello Stato non può essere dilazionato, onorevole senatore Ferrari, non possiamo fare quello che lei dice, cioè non intervenire.

FERRARI. Non è questo che noi diciamo, noi non l'abbiamo mai detto.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Voi avete detto: prima nazionalizzare e poi intervenire.

Una legge per la nazionalizzazione porterebbe a carico dello Stato oltre che l'onere finanziario per il riscatto, contemplato dagli atti di concessione, anche quelle spese di esercizio che sono attualmente lasciate a carico delle società.

Si tratta di sistemare i servizi inefficienti, di tentare di ridurre i *deficit*, di eliminare eventualmente i servizi eccessivamente costosi e sostanzialmente antieconomici sostituendoli con altri meno costosi e più efficienti. Sono questi problemi concreti ed immediati che si

pongono alla nostra considerazione, più che questioni di principio.

Io sono persuaso che lo stesso senatore Ferrari agirebbe diversamente se fosse ancora Ministro e ripeterebbe quello che, con molta opportunità ha fatto quando era al Governo adattando la sua azione alle imprescindibili esigenze del servizio e del lavoro, e continuerebbe a dare sussidi per integrazione di bilancio e concorsi per la ricostruzione, come opportunamente ne diede, per 737 milioni e per un miliardo e 134 milioni.

Se noi volessimo porre il problema dell'intervento legato alla nazionalizzazione, dovremmo lasciare questa situazione incancrenirsi e sentire ancora le lamentele delle popolazioni per servizi che non rispondono pur costando all'erario un notevole numero di miliardi.

NOBILI. Prendete le partecipazioni per quello che date.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. E non so quanto sia conveniente per lo Stato nazionalizzare imprese che non stanno in piedi economicamente.

Ho già detto che l'intervento finanziario dello Stato per la ricostruzione non costituisce una liberalità ingiustificata a favore dei concessionari. Le ferrovie sono riversibili gratuitamente allo Stato. Ecco perchè fu stabilito per legge che il concorso dello Stato nella ricostruzione arrivi fino al 100 per cento della spesa occorrente, mentre per tutto quanto non riversibile allo Stato e cioè per il materiale rotabile, che resta di proprietà dei concessionari, e per gli impianti fissi di tranvie — che non sono riversibili — la legge limita il concorso dello Stato al 50 per cento della spesa.

I fondi stanziati per tali provvidenze ammontano complessivamente fino al 30 giugno 1951 a 16738.110.000 ivi compresa la prima quota dei 16 miliardi stanziati con la legge 17 gennaio 1951 per la ricostruzione delle ferrovie concesse.

I finanziamenti previsti sul bilancio del Ministero dei trasporti alla fine dell'esercizio precedente 1949-50 ammontavano a 12.341 milioni.

Gli stanziamenti disposti nell'esercizio testè chiuso 1950-51 hanno portato successivi aumenti per 13.200.000.000.

I 12 miliardi stanziati prima del 30 giugno 1950 sono stati totalmente impegnati; gli stanziamenti per le nuove spese nel 1950-51 sono stati impegnati per 5 miliardi e ciò perchè le leggi sono state emanate alla fine del 1950.

Passo a problemi particolari avanzati da vari senatori.

Il senatore Menghi ha messo in rilievo la necessità di una sistemazione dei servizi tra Roma e la provincia; devo comunicare che per mia iniziativa è stata costituita una commissione composta di rappresentanti del comune di Roma, della provincia di Roma, della Società S.T.E.F.E.R., delle Ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato generale della motorizzazione per elaborare un programma di potenziamenti di questi sistemi di trasporto terrestri, esistenti fra Roma e provincia, con la migliore utilizzazione degli impianti esistenti e con un coordinamento dei progetti e dei programmi predisposti dalle diverse Amministrazioni interessate. La Commissione ha già iniziato da circa un mese i suoi lavori sotto la presidenza del professor Neri.

Il senatore Salomone ha posto in rilievo la necessità del completamento della rete delle ferrovie Calabro-lucane ed ha affermato che il passivo delle linee è dovuto alla mancata esecuzione dei lavori, come era stata prevista fin dal 1911.

Non ritengo di poter condividere l'apprezzamento del senatore Salomone. Non è possibile, oggi 1951, pensare ad eseguire un progetto di linee ferroviarie studiate 40 anni fa. Se 40 anni fa avessimo avuto i mezzi e la tecnica di cui oggi disponiamo in materia di trasporti, i progettisti avrebbero probabilmente fatto qualcosa di profondamente diverso, e con quasi certezza avrebbero considerato soltanto alcuni tronchi principali lasciando ai servizi automobilistici una più conveniente ed equa integrazione, specie per quanto ha riferimento alla penetrazione nei Comuni di montagna.

Oggi l'attuazione di quel progetto, superato dal punto di vista tecnico, comporterebbe una spesa di 35 miliardi.

La Commissione formata per lo studio di piani regolatori regionali ha cominciato i suoi lavori proprio con lo studio della rete del traffico delle province calabresi. Questa Commis-

sione potrà dare utili suggerimenti sul modo come soddisfare le legittime esigenze di quelle popolazioni con il mezzo più conveniente e più economico. Per intanto il tronco Camigliatello-San Giovanni in Fiore, che costa 2.041.348.450, è in costruzione. Successivamente sarà esaminata la possibilità della costruzione dell'ulteriore tronco San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro, la cui costruzione richiede una spesa non inferiore ai 7.600.000.000.

MANCINI. Che generosità!

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. È poco per lei, ma è qualcosa per le Casse dello Stato. Nel prossimo anno dovranno entrare in servizio sulle Calabro-lucane 24 nuove automotrici e otto rimorchiate.

MANCINI. Non vengono mai! Sono ormai due anni!

PRESIDENTE. Senatore Mancini, la prego di non interrompere!

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna pure dare tempo alle officine ed alle industrie di consegnare il materiale commesso. Da questo programma di ammodernamento delle Calabro-lucane potrà derivare anche alla gestione un vantaggio di 284 milioni annui per maggiori introiti e minori spese.

Per quanto riguarda le ferrovie in Sardegna debbo dichiararmi d'accordo con il senatore Oggiano, quando egli ha messo in rilievo lo stato veramente deplorabile di quella rete. Un miglioramento sensibile potremo averlo dopo che la legge sull'ammodernamento sarà approvata. Ma intanto, ha chiesto il senatore Oggiano, non c'è niente da fare?

Stiamo facendo lavori per migliorare l'armamento che risale al 1888, motivo questo che provoca, come ha detto il senatore Oggiano, tale una lentezza nel traffico da far sì che le ferrovie procedano alla velocità di 20-25 chilometri l'ora. Appena sarà approvata la legge sull'ammodernamento saranno immesse in servizio nelle ferrovie della Sardegna 44 automotrici, che potranno indubbiamente apportare un notevole miglioramento all'attuale servizio.

Il senatore Romano ha invitato il Governo a dare esecuzione al piano regolatore per la Sicilia. È in corso il tronco Schettino-Regalbuto; sono proseguiti e sono in corso altri lavori per il tronco Alcantara-Randazzo. I suc-

cessivi lavori saranno iniziati dopo l'ultimazione di quelli in corso.

Ed ora veniamo al bilancio delle Ferrovie dello Stato. Da diversi oratori è stato messo in evidenza l'inconveniente che può derivare da una eccessiva discordanza tra previsioni e risultati in consuntivo. Il senatore Ferrari ne ha fatto menzione facendo riferimento ai bilanci 1949-50 in modo particolare, 1950-51 e 1951-52. Dobbiamo tener conto che l'Azienda ferroviaria è un'azienda industriale che produce servizi, e quindi gli elementi che determinano le risultanze del bilancio sono elementi intimamente legati, nel costo e negli introiti, all'andamento delle condizioni generali della economia nazionale ed internazionale. È certo che sul bilancio 1949-50 hanno influito le modifiche apportate alle tariffe nell'ultimo semestre del 1949, con un andamento che in un primo momento ha compresso gli introiti, come era prevedibile. Nel 1950-51 un miglioramento c'è stato, per cui il traffico ha conseguito un livello che, come giustamente ha osservato il relatore Corbellini, può essere considerato un livello di equilibrio per quanto il limite raggiunto nel 1950-51 vada collegato anche a quei fatti internazionali che, dal giugno 1950, hanno avuto ripercussioni nell'andamento della economia e dei traffici interni. Ora resta a vedere se questo andamento del traffico, che si è consolidato nel 1950-51, potrà ancora consolidarsi e svilupparsi nel 1951-52. Quando parleremo del *deficit* del bilancio 1951-52 vedremo come sia necessario spingere ancora le entrate, oltre che comprimere possibilmente le spese, cercando cioè di manovrare tutti gli elementi di costo per raggiungere un migliore equilibrio del bilancio. Ed a proposito dei costi, mi consenta il senatore Corbellini, sempre per avere presente una situazione aderente alla realtà, di fare una lieve rettifica alla sua impostazione nel calcolo della differenza tra i costi dei servizi automobilistici e quelli ferroviari. La sproporzione è ancora maggiore di quella da lui denunciata perchè, secondo i calcoli fatti dall'Ufficio tecnico del Ministero dei trasporti, le ferrovie hanno un coefficiente più alto di costo mentre più basso è il coefficiente dei mezzi automobilistici: maggiore il divario, più temibile quindi, per le ferrovie, la concorrenza.



Per il bilancio 1951-52 il senatore Corbellini ha considerato le entrate, previste in 161 miliardi, come delle previsioni non ottimistiche... (*Interruzione del senatore Corbellini*). Sto parlando del preventivo 1951-52 che prevede un introito di 161 miliardi. Il senatore Corbellini — ripeto — ha considerato questa previsione leggermente pessimista. C'è un errore di partenza nell'apprezzamento del senatore Corbellini: il senatore Corbellini parte dal presupposto di vedere consolidate nel bilancio 1950-51 entrate per 159 miliardi. Le entrate invece saranno intorno a 156 miliardi...

CORBELLINI, *relatore*. Non è esatto. Li avete già introitati.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Le posso dire che le entrate finora accertate sono intorno ai 156 miliardi, per cui, prevedendo in 161 miliardi le entrate dell'esercizio 1951-52 noi apriamo la speranza verso il futuro per cinque miliardi di maggiori introiti.

Per quanto riguarda sempre l'entrata si è lamentato come non siano state considerate le entrate straordinarie. Ma il minore introito delle entrate straordinarie lo si deve al fatto che, non potendo sviluppare i lavori del conto patrimoniale e di ricostruzione con il ritmo precedente, il rimborsamento spese all'Amministrazione sarà minore. Altra osservazione fatta dal relatore è quella relativa alla limitata previsione degli utili di magazzino. Non credo che si possa insistere su una previsione maggiore. Ragioni di prudenza inducono a contenere le previsioni alle reali prospettive economiche del mercato.

Sul *deficit* del bilancio 1951-52 si è portata anche l'attenzione del relatore e dei senatori intervenuti nel dibattito. Il bilancio 1951-52 si chiude con la previsione di 43 miliardi di disavanzo.

Nominato Ministro dei trasporti, una delle mie prime preoccupazioni è stata quella, un po' anche in dipendenza della mia *forma mentis*, di accertare quanto del bilancio studiato e preparato mesi addietro dovesse essere aggiornato.

È indubbio che dalla presentazione del bilancio ad oggi fatti nuovi sono intervenuti, fatti che vengono ad aggravare il conto economico dell'Azienda. Lo vengono ad aggravare di due miliardi per maggiore spesa di perso-

nale derivante dalle competenze accessorie e dall'aumento delle indennità di trasferta deliberate dopo la presentazione del bilancio; di sette miliardi per maggior spesa in ordine alle pensioni derivante dalla perequazione degli aumenti concessi, anche questa decisa dopo la presentazione del bilancio; di tre miliardi per l'aumento dei prezzi di acquisto del carbone e, infine, di altri tre miliardi per l'aumento dei costi delle materie prime. In totale quindi gli oneri di bilancio aumentano, sulle previsioni, di altri 15 miliardi circa.

Ho voluto esporre queste cifre non per opporre pessimismo ad ottimismo ma per richiamare tutti alla realtà, specialmente quanti chiedono interventi nuovi alle Ferrovie dello Stato, interventi che aggraverebbero ancora il *deficit* di dimensioni già così notevoli da far richiamare il Governo, come ha fatto il senatore Bertone, ad una più rigida gestione.

Bisognerà per questo agire su tutti gli elementi di costo.

Ha detto il senatore Massini: Non ripetete a questo proposito il solito *slogan*: risparmio nelle spese per il personale, aumento delle tariffe. Il bilancio è la risultante di diverse componenti: spese per salari e stipendi, costi delle materie prime, costo dei servizi, volume delle entrate. Se noi dobbiamo raggiungere un equilibrio del bilancio, occorre che si considerino tutti gli elementi senza prevenzioni e senza apriorismi.

Per quanto riguarda il personale, la cifra che si era raggiunta di 200 mila unità è scesa oggi a 170 mila, c'è stata cioè una diminuzione di 30.000 unità. I 170 mila rappresentano però sempre una cifra superiore a quella del 1938. Noi abbiamo oggi 30.000 agenti più di quelli che avevamo prima della guerra. Non si può dire, come taluno ha affermato, che la riduzione da 200 mila a 170 mila unità abbia portato pregiudizio al movimento ed al servizio ferroviario, perchè contemporaneamente molti miglioramenti tecnici sono stati apportati alle attrezzature che hanno consentito una economia di personale. Non è possibile raggiungere due cose insieme, migliorare le attrezzature tecniche e mantenere lo stesso livello di personale, ferma restando l'ampiezza del servizio. Ciò detto occorre però aggiungere che è vano pensare di riportare il personale al

livello prebellico; questa è un'illusione che occorre cancellare.

Se la riduzione del personale ha portato a delle economie nella spesa per quanto riguarda gli stipendi e i salari, ha però aumentato gli oneri per la pensione. Il Tesoro è venuto incontro al bilancio delle Ferrovie assumendo a suo carico 10 miliardi in confronto ai 250 milioni anteguerra. Se però si accogliesse la proposta del senatore Corbellini, ripresa anche dal senatore Ferrari, per un adeguamento del contributo del Tesoro all'effettivo rapporto monetario, il rapporto stesso dovrebbe portarsi da 10 a 20 miliardi, dando al bilancio delle Ferrovie una più adeguata fisionomia.

È stato osservato che l'aumento da 25 a 28 miliardi nelle spese di manutenzione per il materiale rotabile è inadeguato. Sarebbe inadeguato se non fosse in corso un provvedimento di legge — predisposto durante l'anno scorso — che autorizza le Ferrovie a spendere 18 miliardi e 800 milioni in due esercizi: 1950-51, 1951-52, per la migliore manutenzione e per la sistemazione del materiale rotabile. Le commesse relative riguardano oltre quaranta ditte.

Per quanto riguarda la manutenzione delle linee si è pure aumentato lo stanziamento di 2 miliardi e 100 milioni, e questo aumento consentirà di poter rinnovare una quota notevole dell'armamento.

Per la parte straordinaria è stato osservato dal relatore, e criticato in modo vivace da alcuni senatori, che il bilancio delle Ferrovie ha cancellato completamente dalle sue voci quella che riguarda la ricostruzione e gli investimenti patrimoniali. Debbo fare al riguardo alcune precisazioni. È stato merito del senatore Corbellini di avere spinto a ritmo accelerato la ricostruzione delle ferrovie. Le esigenze dei lavori e gli spostamenti verificatisi nei prezzi hanno però portato gli impegni a superare gli stanziamenti di bilancio. Compito precipuo e direi pregiudiziale dell'Amministrazione è stato perciò quello di ottenere i fondi necessari a fronteggiare gli obblighi derivanti dai lavori eseguiti e dagli impegni assunti. Ma, nel frattempo, i piani di ricostruzione non sono rimasti bloccati. Durante il 1950-51 l'Amministrazione delle ferrovie è stata autorizzata ad assumere impegni aggiuntivi per 26 miliar-

di e 500 milioni di cui 13 sono stati destinati alla ricostruzione del materiale rotabile e 12 circa per impianti fissi.

Anche a questo riguardo, dunque, la critica mossa non è fondata.

Persuasivo, d'altra parte, che un programma di ricostruzione e di potenziamento non può essere lasciato incompleto, ho potuto concludere in questi giorni le trattative, già da tempo avviate dal mio predecessore senatore D'Aragona, per uno stanziamento straordinario di 160 miliardi da utilizzarsi in quattro anni a partire dal 1952-53, 160 miliardi che dovranno riassorbire i 26 miliardi aggiuntivi utilizzati nel 1950-51.

Fermi restando i criteri base di economicità e di utilità sociale, sono state passate istruzioni ai servizi delle Ferrovie perchè elaborassero il programma delle opere, al fine di presentarlo con urgenza per l'esame e per l'approvazione in modo che i lavori possano essere al più presto iniziati.

Credo sia doveroso accennare al Senato, a titolo indicativo, i lavori più importanti che si prevede di programmare. Oltre il ripristino delle opere d'arte e delle più importanti attrezzature, è prevista la elettrificazione delle linee di maggior traffico e precisamente: Messina-Palermo (già elettrificato il tronco Messina-Barcellona, in corso di elettrificazione il tronco Barcellona-S. Agata di Militello); Messina-Siracusa; Bologna-Padova-Venezia; Padova-Verona; Milano-Verona; Ancona-Pescara; Pescara-Foggia-Bari.

Per le linee attualmente non elettrificabili si provvederà a sistemarle con l'adozione di locomotive « Diesel » di adeguata potenza e di caratteristiche tali che diano vantaggi sicuri nell'esercizio e nel conforto per i viaggiatori e per il personale. Sotto questo riguardo in primo luogo saranno considerate le linee Tirrenica e quella Jonica. Le due linee sono attualmente ad un grado tale di saturazione per cui il provvedimento è indispensabile ed urgente. Si prevede per queste due linee una spesa di 10 miliardi. (*Interruzione del senatore Mancini*). Abbia pazienza, senatore Mancini, e le dirò che anche sui primi 26 miliardi stanziati quest'anno, 2 miliardi sono stati destinati alla linea Tirrenica ed alla linea Jonica per migliorare specialmente l'armamento e per si-

1948-51 - DCXLIX SEDUTA

DISCUSSIONI

5 LUGLIO 1951

stemare i ponti onde consentire il passaggio di locomotive più pesanti.

RIZZO DOMENICO. Ma questo è stato disposto sin dal 1949!

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Sono due miliardi stanziati quest'anno in aggiunta alle spese precedentemente fatte.

RIZZO DOMENICO. Non è stato fatto niente sulla Jonica!

CORBELLINI, *relatore*. Sono stati costruiti i ponti da Catanzaro ad Isola Caporizzuto.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Altri provvedimenti sono stati adottati per le linee di maggiore traffico ed anche per molte di quelle che hanno formato oggetto di ordini del giorno presentati.

Ma, oltre all'esposizione sia pure sommaria del programma cui è legato lo stanziamento futuro dei 160 miliardi, debbo fare al Senato alcune comunicazioni riguardanti quello che si è già realizzato in quest'anno con gli stanziamenti di bilancio e con quelli aggiuntivi dei quali ho fatto menzione. Il parco del materiale rotabile è migliorato nella composizione qualitativa e quantitativa; le locomotive elettriche sono passate da 891 a 935, le elettromotrici e gli elettrotreni da 200 a 232, le automotrici da 610 a 670, inoltre sono state consegnate 9 automotrici termiche e 3 rimorchi per le linee a scartamento ridotto della Sicilia.

Il numero delle carrozze e dei carri in servizio è cresciuto nell'anno in misura soddisfacente. Le ditte costruttrici hanno consegnato: 651 carrozze, 55 bagagliai, 1.454 carri, 30 carrozze postali a carrelli.

Notevoli lavori sono stati inoltre eseguiti per il miglioramento delle linee.

Al senatore Genco che, a proposito del materiale rotabile, faceva ieri osservare come si sia ancora distanti dal livello prebellico, rispondo che lo sforzo ricostruttivo va commisurato ai danni ragguardevolissimi subiti durante la guerra. Comunque, in rapporto allo stanziamento dei 26 miliardi di cui ho parlato, altre 400 carrozze sono state commesse in questi ultimi mesi.

Per quanto riguarda iniziative di carattere vario debbo far riferimento al servizio di carrelli per trasporti su strada, che esisteva in 55 scali e che è stato esteso a 105 stazioni. Si è costituito un Centro studi sulla saldatura

alle dipendenze del Servizio materiale e trazione: si sono potenziate le risorse geotermoelettriche di Larderello.

All'onorevole Ferrari, che ha fatto a questo riguardo delle critiche e delle osservazioni, comunico che sono stati messi in servizio quattro gruppi principali da 30.000 kilovoltampers ed un gruppo da 11.000 kilovoltampers; sono stati potenziati 14 laboratori dell'Istituto sperimentale ed in particolare quelli dei due centri di chimica-fisica e di refrigerazione.

Per quanto riguarda la refrigerazione, che interessa in modo particolare le regioni meridionali per il trasporto di derrate ortofrutticole, le ferrovie hanno realizzato un programma di notevole mole. La consistenza del parco dei carri refrigeranti ed isotermici, che era di 4.600 nel 1939 e che era sceso a 2.850 nel 1945, raggiunge oggi 5.553 carri per un importo che è del valore patrimoniale di circa 30 miliardi. Per quanto riguarda la refrigerazione comunico che inoltre è allo studio delle Ferrovie dello Stato la costruzione di impianti mobili per la prerrefrigerazione, che agevoleranno notevolmente il commercio delle derrate ortofrutticole, specie per la esportazione.

Ogni impianto mobile verrà a costare da 25 a 27 milioni e si prevede la costruzione da 10 a 15 impianti. Il piano sarà realizzato con il concorso della Cassa per il Mezzogiorno.

Per la Paola-Cosenza, alla quale ha fatto richiamo in modo particolare il senatore Priolo, comunico che in attesa che la situazione finanziaria consenta una modifica radicale alla linea, è stata prevista, nel programma dei 16 miliardi, la costruzione di sei automotrici, che, con una spesa globale di 450 milioni permetterà un più rapido, sicuro servizio.

MANCINI. Si vede che non mi ha ascoltato.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Non è che non l'abbia ascoltato: ricordo benissimo il suo richiamo sulla Paola-Cosenza da lei qualificata la linea della morte. Soltanto ho mancato di associare il suo nome a quello del senatore Priolo.

Per quanto riguarda gli impianti di iniezione chimica delle traverse a Reggio Calabria, di cui ha fatto richiesta il senatore Priolo, comunico che il 31 maggio è stata esperita la gara. L'appalto è stato concesso e i lavori saranno quanto prima iniziati.

Il senatore Ferrari e il senatore Massini, lamentando il fatto che si era attenuato il ritmo delle costruzioni, hanno fatto anche riferimento alla necessità di riprenderlo per dare lavoro alle industrie meccaniche. Ha detto il senatore Massini: « se le Officine reggiane avessero avuto lavoro forse oggi non le vedremmo chiuse ». Il riferimento non è il più opportuno, senatore Massini, perchè proprio per le Reggiane chi è in credito sono le Ferrovie dello Stato, le quali hanno passato a questa industria commesse per un miliardo e 264 milioni, commesse ordinate fin dal 1947 e le cui consegne avrebbero dovuto aver luogo dal 1949 in avanti. A tutt'oggi nessuna consegna è avvenuta. (*Commenti dal centro e dalla destra*).

MASSINI. La colpa di chi è?

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Aggiungo che le ferrovie Calabro-lucane hanno passato alle Reggiane ordini per 126 milioni. Queste commesse sono rimaste inevase e, secondo comunicazioni avute, le Reggiane stanno trattando con altre industrie per girare l'ordinativo che esse avevano avuto. (*Commenti dal centro e dalla destra*). Ora non entro in merito alla questione; constato semplicemente un fatto e domando se è possibile chiedere alle Ferrovie dello Stato di continuare a passare commesse ad aziende che non sono poi in grado di evaderle.

Si è parlato dei passaggi a livello; si è detto che i passaggi a livello provocano infortuni anche mortali. Provvedete! Ma voi sapete benissimo che per eliminare i passaggi a livello occorre l'intervento, la partecipazione di altre amministrazioni. L'abolizione dei passaggi a livello comporta rettifiche di strade, soprapassaggi e sottopassaggi. Le Ferrovie interverranno per la quota che ad esse compete, ma non possono assumersi il carico della eliminazione di tutti i passaggi a livello. Comunque, dei passaggi a livello sono già stati aboliti. Ci sono complessivamente 400 passaggi a livello su strade statali, 300 su strade provinciali; per eliminarli tutti occorrerebbe una spesa di circa 30 miliardi: comprendete quindi che non è possibile affrontare questo problema con la speditezza e con la immediatezza che qui sono state invocate.

Il piano di opere straordinarie, previsto, come ho detto, per 160 miliardi, si aggiunge ai 339 miliardi già impiegati. La ricostruzione e l'ammodernamento delle ferrovie costeranno al bilancio dello Stato — se consideriamo i prestiti contratti — intorno a 600 miliardi. La cifra che ha comunicato ieri l'onorevole Bertone forse comprende anche l'intervento dello Stato per la integrazione del bilancio.

Per fronteggiare le esigenze finanziarie delle Ferrovie dello Stato sono in corso alcuni provvedimenti. I provvedimenti riguardano un disegno di legge per 96 miliardi, a copertura di impegni verso terzi: 55 miliardi d'impegni sono nei confronti dello Stato e in modo particolare dell'Amministrazione finanziaria; 18 miliardi e 800 milioni sono previsti in un altro disegno di legge che riguarda le spese per la manutenzione straordinaria e ricostruzione del materiale rotabile danneggiato dalla guerra; 31 miliardi sono compresi in una nota di variazione presentata alla Camera come integrazione del bilancio 1950-51, per l'accertata differenza tra previsione e consuntivo.

Sul personale parecchi senatori si sono intrattenuti. Il personale delle Ferrovie, alla cui collaborazione intelligente ed attiva dobbiamo se questa azienda è rinata in maniera così rapida e così completa, è stato oggetto di attenzione e di cura assidua da parte della Amministrazione durante l'esercizio 1950-51. In particolare sono stati banditi concorsi interni per gli agenti ferroviari inferiori al grado decimo; un decreto per la sistemazione a ruolo del personale straordinario ha già avuto, in via di massima, l'assenso del Tesoro; sono stati aumentati i congedi per certe categorie del personale operaio e sono in corso di approvazione i decreti relativi alla conservazione eccezionale in servizio ed alla riammissione di agenti in prova e di quelli non di ruolo dichiarati inabili per cause dipendenti dal servizio. Sempre all'esame del Tesoro si trovano tre disegni di legge, uno relativo ai miglioramenti di alcune competenze accessorie, uno concernente migliori condizioni di trasferta al personale di linea, uno relativo al miglioramento dell'indennità di malaria. Tra le altre provvidenze sono da menzionare i notevoli miglioramenti già andati in vigore a favore del per-

sonale' esecutivo, che riguardano sia la fornitura di vestiario che il miglioramento di premi e soprassoldo di località. Sul piano strettamente previdenziale sono stati erogati: nel 1950-51, un miliardo e 828 milioni tra sussidi, borse di studio, assegni alimentari, assistenze varie. È stato inoltre elevato da 38 a 47 milioni lo stanziamento per sussidi in relazione a domande effettivamente presentate dal personale e debitamente accettate. Ho disposto proprio in questa settimana un premio a favore del personale delle Ferrovie per 300 milioni, in relazione allo 0,50 per cento previsto come premio al personale per lavori di ricostruzione. Si tratta di una cifra pari a quella dell'anno passato.

Il rilievo che a questo riguardo è stato fatto non è quindi giustificato.

Si è lamentato che nessuna azione sia stata svolta per aumentare gli alloggi per il personale ferroviario. Anche questa osservazione non è fondata. Sono stati erogati nell'esercizio 1950-51 mutui per 900 milioni di lire che consentiranno la costruzione di 900 alloggi di quattro vani ciascuno per complessivi due miliardi e 300 milioni. Inoltre, in base al piano I.N.A.-Casa, sono già stati costruiti 330 alloggi in 27 località diverse. Nel terzo anno di attuazione del piano Fanfani, aprile 1951-marzo 1952, saranno costruiti altri 1.020 alloggi distribuiti in cinquanta località. Complessivamente si tratta di 1.350 alloggi che perverranno ai ferrovieri con l'applicazione del piano I.N.A.-Casa.

Il senatore Massini ha invitato ad una maggiore collaborazione con il personale; anzi ha lamentato che questa non sia stata sollecitata dal Ministro e dall'Amministrazione. Nessuno più di me è persuaso della necessità e dell'utilità di una intima collaborazione tra Amministrazione e personale. Non è però possibile pensare ad una collaborazione formale, occorre che la collaborazione sia sostanziale; ma per eccitare lo spirito di collaborazione non so se convenga parlare di supersfruttamento del personale da parte delle Ferrovie dello Stato, non so se sia opportuno — e questo lo dico più che per risentimento, con profonda amarezza — non so se costituisca elemento atto ad eccitare la collaborazione il fatto che un ferroviere responsabile del Sin-

dacato ferrovieri, in occasione di un suo viaggio in Russia, parlando da Radio Mosca abbia gettato il discredito sull'azienda delle ferrovie ed abbia affermato, lui ferroviere ed italiano, che la direzione delle Ferrovie tratta talmente male il personale da congedarlo non appena cade ammalato.

MASSINI. Questo non è vero. Il suo è un diversivo. Parli delle condizioni del personale, dei riposi, dei congedi. Io confermo che il personale è maltrattato, il resto è bugia.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Senatore Massini, io non avrei insistito su questo episodio se lei non avesse affermato che si tratta di una bugia. La trasmissione è avvenuta il 14 maggio 1951. La persona che ha parlato è il signor Degli Esposti, membro del Comitato centrale del sindacato ferrovieri.

Ecco che cosa ha detto: « Posso dire che in tutti i campi la differenza di trattamento tra il ferroviere italiano e quello sovietico è immensa, posso dire che il sistema di pagamenti a cottimo ed a premio in uso in Italia non ha nulla a che vedere col sistema in uso nelle ferrovie sovietiche. Il sistema italiano, se incoraggia i lavoratori, è fatto apposta per provocare la frattura fra le diverse categorie lavoratrici. Al lavoro a cottimo non solo è interessato il dirigente nel regime sovietico, ma anche il macchinista. In Italia la direzione delle ferrovie tralascia di rimodernare l'attrezzatura delle officine, in Italia gli operai sono costretti ad entrare nei forni con temperature spesso superiori ai 30-35 gradi. I ferrovieri italiani addetti ai lavori pesanti si sono veduti rifiutare la richiesta di un quarto di latte al giorno per compensare la maggiore fatica. In Italia la direzione generale delle ferrovie non protegge i lavoratori, che quando cadono malati vengono licenziati ». (*Commenti ed interruzioni da tutti i settori*).

DE BOSIO. È una vergogna!

MASSINI. Domando la parola per fatto personale.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Sul problema degli assuntori degli appalti dovrei ripetere dichiarazioni fatte da altri Ministri dei trasporti ed in diverse interrogazioni. Posso assicurare che l'Amministrazione ferroviaria esercita un'ampia vigilanza perchè siano rispettate da parte degli assuntori ed appal-

tatori le condizioni inserite nei contratti per la tutela dei lavoratori, sia per quanto riguarda il trattamento salariale, che per quanto riguarda la parte previdenziale. Nel campo previdenziale sono in corso di studio provvedimenti che porteranno un notevole giovamento.

Il senatore De Gasperis ha parlato dell'opportunità di utilizzare per gli uffici amministrativi, contabili e legali, personale specializzato e non dei laureati in ingegneria. Posso assicurare il senatore De Gasperis che questa è anche preoccupazione dell'Amministrazione ferroviaria e che ciò sarà fatto nei limiti della possibilità e della convenienza del servizio.

Il profondo rivolgimento che si è determinato dal passaggio da una situazione di quasi monopolio, quale quella che preesisteva, ad una situazione di aspra concorrenza, ed il progresso operatosi nella tecnica dei mezzi di trasporto impongono necessariamente un adeguamento delle ferrovie dello Stato alle attuali esigenze.

L'Azienda esercita in sostanza una industria, come ha rilevato il senatore Corbellini, ma la esercita nell'interesse della collettività e non per fini di lucro. L'esercita per rispondere ad un servizio pubblico. L'ordinamento che regge attualmente le Ferrovie risale al 1905. La legge organica fu emanata nel 1907 e fu modificata nel 1912 e nel 1923. È indubbio che questa organizzazione nella sua struttura, nel suo ordinamento, nelle sue funzioni, va rivista ed adeguata. Preoccupato di questa esigenza ho voluto nominare una commissione di esperti, nell'ambito e fuori dell'Amministrazione, che dovrà esaminare e fare proposte sia sul funzionamento dell'Amministrazione ferroviaria, sia sul suo ordinamento e sulla sua struttura.

Per quanto riguarda gli oneri sociali delle Ferrovie da molti oratori è stato messo in luce un criterio che dovrebbe essere tenuto presente nella impostazione del bilancio, estrarre cioè dal bilancio delle Ferrovie gli oneri a carattere particolare che, imposti da considerazioni di politica generale, dovrebbero invece far carico alle rispettive amministrazioni, oppure far carico al Tesoro riducendo di altrettanto l'intervento ad integrazione del bilancio.

Questo criterio — a mio avviso — dovrebbe

essere seguito perchè non è, come qualcuno ha detto, un artificio contabile, ma costituisce un elemento chiarificatore del bilancio in quanto giova a mettere in evidenza il volume e l'importanza degli interventi che lo Stato compie attraverso le Ferrovie, e ciò anche ai fini di un miglior controllo parlamentare.

Ho finito, onorevoli senatori; ho cercato di non trattenermi su particolari questioni e chiedo scusa ai senatori che mi hanno rivolto specifici quesiti se non ho avuto tempo e modo di rispondere. (*Commenti dalla sinistra*).

MANCINI. Per la stazione di Napoli niente ha detto.

CERMIGNANI. E per la stazione di Pescara?

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Credo che al Senato interessi la politica dei trasporti nel suo insieme; sarà in sede di interrogazioni che i singoli senatori potranno chiedere al Ministro chiarimenti intorno a particolari problemi.

Qui si è parlato — e concludo — di un aspetto economico e sociale delle Ferrovie dello Stato. Le Ferrovie dello Stato sono un'azienda dello Stato che svolge la sua attività a spese dello Stato nell'interesse della comunità nazionale. Di questa comunità fanno parte occupati e disoccupati, regioni progredite economicamente e non progredite; occorre pertanto che questa impostazione sia a tutti presente perchè si superino problemi particolari o di categoria, componendoli nel piano degli interessi nazionali. Sarà soltanto così e cioè se ciascuno di noi saprà subordinare interessi locali o particolari a quelli della collettività nazionale, che noi potremo vedere consacrato nelle cifre dei prossimi bilanci quel progresso dei traffici e quel miglioramento dell'economia che è stato auspicato dai vostri interventi e che è nei voti comuni. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, la invito ad esprimere il suo avviso sui diciotto ordini del giorno presentati.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Per l'ordine del giorno del senatore De Gasperis, che riguarda la Roccasecca-Sora, debbo dire che non posso dare all'onorevole presentatore nessun affidamento preciso perchè il programma

di questa linea — a carattere secondario — non potrà essere visto che nel quadro del piano generale. Dipenderà quindi dalla disponibilità dei mezzi se alle Ferrovie sarà data la possibilità di prendere o meno in considerazione quanto è espresso nell'ordine del giorno. Posso pertanto accettare questo ordine del giorno in via di semplice raccomandazione.

Per gli ordini del giorno del senatore Cappellini e del senatore Romano Antonio vale quanto ho detto per il precedente.

Circa l'ordine del giorno dei senatori Mastino ed Oggiano, ho risposto già che, in attesa che sia approvata la legge sull'ammodernamento, sono già in corso lavori per 170 milioni per il miglioramento del sistema delle rotaie e delle linee ferrate. Accetto quindi l'ordine del giorno.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, concernente gli assuntori di stazioni ferroviarie delle linee sarde, devo dire al senatore Oggiano che il Ministero dei trasporti non è in grado di dare una risposta. Il problema degli assuntori è certo un problema umano e sociale, ma il Ministero dei trasporti non può fare altro che sollecitare l'esame della situazione da parte del Ministero del lavoro, che ha la competenza per i rapporti di lavoro di questi assuntori. Accetto quindi questo secondo ordine del giorno come raccomandazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Ciampitti, concernente la linea ferroviaria Sulmona-Isernia-Vairano, posso dare affidamenti che vanno al di là della semplice accettazione come raccomandazione, ma la cui applicazione sarà subordinata all'esame del piano generale.

PRESIDENTE. Quindi l'ordine del giorno sarebbe accettato come raccomandazione con un *plus*. (*ilarità*).

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Esattamente.

L'ordine del giorno del senatore Gavina posso accettarlo come raccomandazione, perchè ho già detto nella mia risposta quali saranno le linee da elettrificarsi in una prima programmazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Macrelli, dichiaro di aver passato agli uffici competenti l'ordine del giorno perchè esa-

minino quel che si può fare in materia. L'accetto quindi come raccomandazione.

Per la linea Jonica ho già risposto nel corso del mio intervento. Quindi accetto l'ordine del giorno Priolo, non per quanto riguarda l'elettrificazione, ma limitatamente a quanto riguarda il miglioramento della linea e dei mezzi di trasporto della linea medesima.

In merito all'ordine del giorno del senatore Braschi, debbo dichiarare che esiste una deliberazione del Consiglio di amministrazione che approva tecnicamente il proseguimento dei lavori della Faenza-Firenze. L'applicazione di questa deliberazione sarà in dipendenza dei mezzi a disposizione e della comparazione fatta tra i vantaggi di questa linea e di altre in programma. Quindi accetto anche questo ordine del giorno come semplice raccomandazione. Senza *plus*. (*ilarità*).

Accetto l'ordine del giorno del senatore Pannetti come raccomandazione da trasmettere al Ministro dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda i tratti di linee a cui si riferisce l'ordine del giorno del senatore Martini, dichiaro che essi saranno compresi in parte nel programma di elettrificazione. Accetto anche questo ordine del giorno come raccomandazione, con *surplus*.

Per l'ordine del giorno del senatore Vigiani, vale la risposta data all'ordine del giorno del senatore Braschi. Lo accetto come raccomandazione.

Circa l'ordine del giorno del senatore Bertone, ho già detto che è preoccupazione del Ministero dei trasporti di curare un maggiore equilibrio nel bilancio delle Ferrovie. Certamente, come è stato accennato, non può essere cosa a breve termine. Sono equilibri che si raggiungono a lungo respiro. Lo accetto come raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno del senatore Di Giovanni come semplice raccomandazione.

Così anche l'ordine del giorno del senatore Donati.

Quanto all'ordine del giorno del senatore Mancini, dichiaro esplicitamente che per la linea Paola-Cosenza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si sta occupando attivamente per apportare un miglioramento sensibile al traffico, anche se non è possibile fare l'elettrifi-

cazione della linea e modificare il tracciato secondo i progetti già presentati. Comunque, nel programma dei 160 miliardi, a cui ho accennato, sarà inclusa anche la Paola-Cosenza per il miglioramento sensibile alla linea ed al traffico. Quindi accetto l'ordine del giorno.

L'ordine del giorno della onorevole Merlin Angelina dichiaro di accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno.

CORBELLINI, *relatore*. Dichiaro di uniformarmi alle dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Domando ora agli onorevoli presentatori se mantengono i propri ordini del giorno.

Senatore De Gasperis?

DE GASPERIS. Mantengo il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Cappellini?

CAPPELLINI. Dichiaro di mantenere l'ordine del giorno. Non accetto le dichiarazioni del Governo perchè l'esperienza ci insegna che non si può accordare alcun valore agli ordini del giorno che dai Ministri vengono accettati come raccomandazione...

PRESIDENTE. Ella fa una distinzione un po' arbitraria...

CAPPELLINI. Osservo che il mio ordine del giorno potrebbe essere accettato sulla base delle stesse dichiarazioni che ha fatto il Ministro. Ad un certo momento l'onorevole Ministro ci ha detto...

PRESIDENTE. Senatore Cappellini, non posso consentirle di riaprire la discussione generale. Prendo atto che ella mantiene il suo ordine del giorno, che pertanto sarà messo ai voti.

Non essendo presente il senatore Romano Antonio, si intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Senatore Oggiano, ella mantiene i suoi due ordini del giorno?

OGGIANO. Il primo è stato accettato dal Governo e quindi lo mantengo. Insisto anche sul secondo.

PRESIDENTE. Senatore Ciampitti, insiste nel suo ordine del giorno?

CIAMPITTI. Dichiaro di tramutarlo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Gavina?

GAVINA. Osservo che io accetterei in pieno il concetto del Ministro, per quanto riguarda la prima parte del mio ordine del giorno, avendo fissato io stesso il bilancio 1952-53: per tale prima parte quindi la raccomandazione vale in pieno. Richiamerei l'attenzione del Ministro sulla seconda parte, che forse potrebbe essere accettata, trattandosi di completare lavori in corso.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Prendo l'impegno di esaminare personalmente la questione e di vedere se è possibile inserirla nel piano di elettrificazione che sarà contemplato nel programma dei 160 miliardi.

GAVINA. Dichiaro di prendere atto della assicurazione dell'onorevole Ministro, e pertanto non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Macrelli. Domando all'onorevole presentatore se vi insiste.

MACRELLI. Dichiaro di ritirarlo.

PRESIDENTE. Domando al senatore Priolo se insiste nel suo ordine del giorno.

PRIOLO. Dichiaro di insistere, perchè la situazione è questa: l'ordine del giorno mio due anni fa è stato accettato dal Senato. Ora desidero sapere se il Senato, *melius re perpensa*, intende invece respingerlo. Pertanto chiedo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Senatore Braschi, ella mantiene il suo ordine del giorno?

BRASCHI. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Panetti se insiste sul suo ordine del giorno.

PANETTI. Mi dichiaro soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole Ministro, che cioè accetta l'ordine del giorno come raccomandazione proponendosi di trasmetterlo al Ministro dei lavori pubblici. Pertanto non insisto.

PRESIDENTE. Chiedo ora al senatore Martini se insiste nel suo ordine del giorno.

MARTINI. Una volta che il Ministro lo ha accettato come raccomandazione, non insisto.

PRESIDENTE. Senatore Vighiani, ella mantiene il suo ordine del giorno?

VIGHIANI. Il Senato ebbe già a pronunciarsi sulla ricostruzione della ferrovia Firenze-Faenza nel passato esercizio con l'approvazione di un mio ordine del giorno, e quindi insisto perchè il mio ordine del giorno sia posto in vota-



1948-51 - DCXLIX SEDUTA

DISCUSSIONI

5 LUGLIO 1951

zione. Ricordo però al Ministro che la questione dell'antieconomicità della ferrovia è stata già superata, e che ormai rimane soltanto la considerazione della situazione della popolazione di quella zona, la quale richiede la ricostruzione di quella linea che fu distrutta dalla guerra e dalla quale dipende in gran parte la ripresa economica della zona fra il Mugello e l'alta Romagna.

PRESIDENTE. Domando al senatore Bertone se insiste nel suo ordine del giorno.

BERTONE. Poichè il Ministro ha dichiarato di accettarlo, insisto e chiedo che sia messo in votazione.

PRESIDENTE. Senatore Di Giovanni?

DI GIOVANNI. Accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione, confidando nel personale interessamento del Ministro.

PRESIDENTE. Domando al senatore Donati se mantiene il suo ordine del giorno.

DONATI. Mi dichiaro soddisfatto delle assicurazioni del Ministro e accetto che l'ordine del giorno venga trasformato in raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Mancini se mantiene il suo ordine del giorno.

MANCINI. Ringrazio l'onorevole Ministro di aver accettato il mio ordine del giorno, che desidero sia posto ai voti.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Merlin Angelina, s'intende che abbia rinunciato al suo ordine del giorno.

Si passa ora alla votazione degli ordini del giorno che sono stati mantenuti dai presentatori. Poichè tre di questi ordini del giorno e, cioè, quello del senatore De Gasperis, quello del senatore Cappellini e il secondo dei due presentati dal senatore Oggiano, sono stati accettati dal Governo come raccomandazione, ma sono stati mantenuti dai proponenti, domando all'onorevole Ministro se ritiene di poter modificare l'avviso precedentemente espresso nei riguardi dei predetti ordini del giorno.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Debbo dichiarare al Senato che quando ho detto di non poter accettare gli ordini del giorno che come raccomandazione, l'ho fatto perchè penso che un diverso affidamento sarebbe contrario alle possibilità immediate dell'Azienda ferroviaria. Noi dobbiamo fare un programma di lavori che tenga conto delle precedenze neces-

sarie da dare alle opere che, per l'aspetto economico e sociale, sono preminenti. Se dobbiamo accogliere tutti gli inviti per tutti i lavori di carattere locale, è indubbio che nessun piano organico potrà essere fatto. Mi permetto quindi di insistere presso il Senato perchè quanto considero accolto come raccomandazione non venga preso come impegnativo.

Quanto al secondo ordine del giorno Oggiano, si tratta di una questione che non è di competenza delle Ferrovie dello Stato. Non posso accettarlo.

DE GASPERIS. Dichiaro di non insistere nel mio ordine del giorno.

OGGIANO. Neanch'io insisto sull'ordine del giorno che riguarda gli assuntori ferroviari.

PRESIDENTE. Metto ora ai voti l'ordine del giorno del senatore Cappellini. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere, nel corso dell'esercizio finanziario 1951-1952, alla ricostruzione della ferrovia Fabriano-Urbino, nel tratto Pergola-Urbino, e al completamento della ferrovia Fano-Fermignano, nel tratto Fossombrone-Fermignano, le cui opere murarie principali, anche in quest'ultimo tratto, sono state tutte eseguite.

« Per il finanziamento delle opere di cui trattasi, il Senato invita il Governo a presentare una variazione di bilancio, non esistendo nel bilancio di previsione in esame alcuno stanziamento per l'esecuzione dei lavori di ricostruzione delle ferrovie danneggiate o distrutte nel corso dell'ultima guerra ».

PRESIDENTE. Coloro che sono favorevoli a quest'ordine del giorno, non accettato dal Governo, sono pregati di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Oggiano e Mastino. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo ad adottare per le linee ferroviarie della Sardegna in concessione — in attesa che venga definitivamente approvata e diventi operante la legge sui "provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto

in regime di concessione" — i provvedimenti di contingenza, indispensabili ed urgenti, atti a migliorare i servizi ».

PRESIDENTE. Coloro che sono favorevoli a quest'ordine del giorno, accettato dal Governo, sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

GENCO. Viva la Sardegna! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Priolo. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica rinnova al Governo l'invito a procedere alla elettrificazione della linea jonica, considerando che la esecuzione di tale opera non solo consentirebbe il rapido inoltro di treni merci e di treni derivate, decongestionando la linea tirrenica, ma riuscirebbe altresì di immenso giovamento alle industrie e laboriose popolazioni di quella zona.

« Lo invita altresì a provvedere intanto alla completa revisione e al rafforzamento dell'armamento in genere e in particolare dei ponti di quella linea, che attualmente non consentono neanche il transito delle locomotive a vapore pesanti »

PRESIDENTE. Coloro che sono favorevoli a quest'ordine del giorno, parzialmente accettato dal Governo, sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Bertone. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a studiare ed attuare energicamente le misure necessarie a sistemare il bilancio delle Ferrovie dello Stato, il cui disavanzo va assumendo proporzioni veramente preoccupanti ».

PRESIDENTE. Coloro che sono favorevoli a quest'ordine del giorno, accettato dal Governo, sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Metto, infine, ai voti l'ordine del giorno del senatore Mancini. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato:

a) in considerazione della grave situazione del tronco ferroviario Paola-Cosenza, che rappresenta un pericolo permanente per l'incolumità dei viaggiatori e del personale ferroviario — invano attenuata dalle automotrici — ed impedisce l'inoltro di treni ordinari di merci, quale sbocco del commercio silano, chiede la costruzione di una variante, che corregga il tracciato insidioso della linea, mettendola in condizione di soddisfare le esigenze di traffico dell'intera provincia di Cosenza;

b) in vista della nuova abbondante produzione di energia elettrica per la costruzione del terzo lago della Sila, chiede che lo Stato — servendosi del suo diritto di prelazione — proceda al potenziamento ed alla elettrificazione del tronco Sibari-Cosenza, Sant'Euferemia-Catanzaro e dell'intera linea Metaponto-Reggio Calabria, che avrebbe la possibilità di decongestionare il traffico sulla litoranea tirrenica.

« Le promesse, parecchie volte ripetute da parte del Governo, dovrebbero, una buona volta, impegnarlo a realizzarle;

c) in vista della situazione, che si peggiora giorno per giorno, dei nove tronconi delle ferrovie calabro-lucane, chiede la statizzazione di queste linee, mentre si aspetta, con francescana pazienza, che appaiano sulle avariate rotaie di queste linee a scartamento ridotto, quelle tali automotrici, per le quali, fin da due anni addietro, si stanziò e si concesse un miliardo ».

PRESIDENTE. Coloro che sono favorevoli a quest'ordine del giorno, accettato dal Governo, sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Si dà ora lettura dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, con l'intesa che, con l'approvazione del capitolo 1°, si intenderà approvato anche l'allegato n. 1, relativo al detto capitolo, e con l'approvazione dei 18 capitoli indicati nell'allegato n. 2 si intenderà approvato anche l'allegato stesso.

Resta, altresì, inteso che la semplice lettura dei capitoli equivarrà ad approvazione, qualora

nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

*(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il riassunto dei titoli e i due allegati).*

Si dà adesso lettura degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con l'intesa che, con l'approvazione dei 6 capitoli indicati nell'allegato n. 1, si intenderà approvato anche l'allegato stesso.

*(Senza discussione, sono approvati i capitoli delle entrate ordinarie ed il relativo riassunto, i rimanenti capitoli della entrata ed il riassunto generale dell'entrata (per titoli); i capitoli delle spese ordinarie ed il relativo riassunto, i rimanenti capitoli della spesa ed il riassunto generale della spesa (per titoli); il riassunto generale dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e l'allegato n. 1).*

Si passa ora al disegno di legge.

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

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, l'amabilità del Presidente ha classificato « fortunati » coloro che hanno visto accettato il loro ordine del giorno come raccomandazione. Io a queste raccomandazioni credo così poco che non presento mai ordini del giorno; ma anziché fortunato, onorevoli colleghi, io sono stato completamente trascurato, ond'è che, dopo i miei 75 minuti di intervento, non ho avuto l'onore non della citazione, alla quale possiamo e dobbiamo anche rinunciare, ma neanche una sola parola di risposta. Ed allora sono portato a fare questa dichiarazione di voto. Avevo sottoposto al Ministro alcuni fatti specifici sui quali, forse, sarebbe stato bene che egli si fosse pronunciato, anche per gli sviluppi futuri di quelli che possono essere certi provvedimenti di legge tuttora allo studio, e mi ero riferito: a) al servizio appaltatori per i quali avevo chiesto che il Ministro si impegnasse man mano a recedere

da quelli che sono gli appalti dei servizi dell'esercizio; b) alla lentezza dei concorsi sicché le graduatorie si pubblicano anche dopo tre anni; c) alla spesa di un miliardo e 750 milioni per la costruzione di due elettrotreni; d) alla spesa per la costruzione del nuovo deposito di locomotive a Pisa; e) alla applicazione dell'articolo 83 sugli esoneri; f) allo studio del modo di assicurare l'assistenza sanitaria ai pensionati a mezzo dell'Opera di previdenza. Tutto ciò considerato, e tenuto presente che nessun cenno mi è venuto di risposta, io, che appartengo a questa parte del Senato, dichiaro che, obbediente alla massima cristiana, offro al Ministro l'altra guancia e voto a favore!

PRESIDENTE. Si procede all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura. CERMENATI, Segretario:

#### Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

*(È approvato).*

#### Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1951-52, in lire 35.500.000.000.

*(È approvato).*

## Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1951-52, nella misura dell'1 per cento.

(È approvato).

## Art. 5.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1951-52, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60 milioni autorizzata per lo scopo.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Approvazione del disegno di legge: « Concessione di una pensione straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi » (1688-A).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di una pensione straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi ».

Faccio presente al Senato che la Commissione ha emendato, d'accordo con il Governo, il disegno di legge redigendone un nuovo testo.

Se non vi sono osservazioni, la discussione si svolgerà sul testo della Commissione.

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Si passa allora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

## Art. 1.

Alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi, è assegnata, a decorrere dal 20 aprile 1951, una pensione vitalizia straordinaria di lire 600.000 annue.

(È approvato).

## Art. 2.

Alla spesa relativa si farà fronte con lo stanziamento del capitolo 583 per l'esercizio 1950-51, del capitolo 572 per l'esercizio 1951-1952, e corrispondenti degli esercizi successivi, dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Alla votazione ha preso parte anche il Presidente).

(Vivi generali applausi).

**Annunzio di interpellanza.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuta alla Presidenza un'interpellanza.

Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

LEPORE, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, perchè si esamini davanti al Senato il problema, posto da partiti, del mutamento della formazione ministeriale, per il quale non si è, peral-

tro, avuta manifestazione alcuna nè al Senato nè alla Camera dei deputati, e che, senza alcun dubbio, sarebbe conseguenza di inserimento inammissibile e deprecabile, di pretese e di influenza eccessiva della invadente partitocrazia, con conseguenze dannose e molteplici, tra le quali più evidenti e più gravi, l'interruzione del lavoro avviato da ogni Ministro, e ciò in contrasto col principio della stabilità dei governi consacrato nella Costituzione, e un disguido parlamentare e governativo nell'esame dei bilanci, alcuni dei quali (quanti, cioè, gliene vennero presentati), sono stati discussi al Senato, nessuno alla Camera dei deputati, mentre l'esercizio provvisorio scade il 31 ottobre prossimo (342).

CONTI.

**PRESIDENTE.** Il Senato, udito l'interpellante e il Governo e senza discussione, determinerà il giorno in cui l'interpellanza dovrà essere svolta.

#### **Annunzio di interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**LEPORE, Segretario:**

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste: sulla necessità di sciogliere la Riserva di caccia di Turbigio costituita sulla base del Consorzio rogato nel luglio 1934 a mezzo notaio Olivares, il quale Consorzio — attraverso a decessi di concessionari e alla irregolare situazione che ne è seguita — non può essere considerato operante, e comunque, in forza di arbitrarie occupazioni di territori demaniali e immissione nella Riserva di terreni i cui proprietari non figurano aderenti alla concessione, nonchè per una serie di irregolarità formali ripetutamente denunciate al Comitato provinciale della caccia di Milano e al Ministero, deve giudicarsi decaduto di fronte alla legge, colla conseguenza di restituire i terreni costituiti a riserva alla libera caccia, al fine di riparare alla aberrante situazione per la quale nella provincia di Milano tutti i terreni adatti alla dimora della selvaggina stanziale e alla sosta di quella migra-

toria sono privilegio di persone favorite dalla fortuna, anzichè essere trasformati in bandite per il ripopolamento della selvaggina (1775).

GASPAROTTO.

Al Ministro dell'interno, per sapere se, corrispondendo a verità le informazioni, ampiamente ripetute dai giornali, circa il commercio clandestino degli stupefacenti, cui è legata la tratta delle bianche, egli intenda provvedere con sollecitudine e severità a far cessare l'inqiuito traffico che danneggia e disonora il nostro Paese (1776).

MERLIN Angelina.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno, per sapere se corrisponde a verità la voce di un rinvio dell'ultimo turno delle elezioni amministrative (1777).

ROMITA, COSATTINI.

Al Ministro degli affari esteri, per conoscere i motivi che l'hanno spinto — in offesa alle tradizioni di cortesia internazionale, di ospitalità e di rispetto all'arte radicati nel popolo italiano — a troncato il soggiorno di artisti sovietici giunti in Italia per aderire all'invito di Istituti artistici, e assicurare con la loro opera il successo di grandi manifestazioni di cultura (1778-*Urgente*).

BANFI, DELLA SETA.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere come apprezzi i temi d'italiano testè assegnati per gli esami di maturità classica e scientifica e quali provvedimenti intenda assumere perchè non si rinnovi una simile scandalosa offesa alla cultura, alla scuola e al buon senso degli italiani (1779).

BANFI, DELLA SETA.

#### *Interrogazione*

*con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di prolungare al 31 luglio corrente anno il termine già fissato al 30 giugno decorso come quello di

1948-51 - DCXLIX SEDUTA

DISCUSSIONI

5 LUGLIO 1951

scadenza per partecipare al concorso recentemente bandito per i posti a consigliere di Cassazione: in considerazione del fatto che solo da pochi giorni e dopo il 30 giugno è stato reso noto l'esito del precedente concorso e ciò ha impedito la partecipazione dei non vincitori del primo al concorso ora bandito (1765).

Rizzo Domenico.

PRESIDENTE. Invito il Governo ad indicare la data in cui potrà rispondere all'interrogazione con richiesta d'urgenza presentata dai senatori Banfi e Della Seta.

ANDREOTTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. A nome del Governo mi riservo di indicare tale data nella prossima seduta.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

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

#### I. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1561).

#### II. Discussione della mozione:

LABRIOLA (ADINOLFI, PALERMO, JANNELLI, REALE Eugenio, PICCHIOTTI, GERVASI, GRISOLIA, DELLA SETA, SINFORIANI, SAPORI). — Il Senato, ritenendo che l'adesione del Governo allo stabilirsi in Italia, particolarmente a Napoli, del Comando navale americano, è atto di guerra contro l'eventuale nemico degli Stati Uniti, e ciò in violazione del diritto delle Assemblee legislative italiane a dare o meno la loro adesione ad una guerra promossa in coerenza del Patto atlantico;

che la cessione di Livorno e di altre località italiane alle Forze militari americane perchè vi stabiliscano depositi di armi e ne facciano una stazione di smistamento per il servizio dei loro aggruppamenti militari posti nell'Europa centrale, rende definitivamente l'Italia responsabile della politica di dominazione imperialistica americana;

decide di negare la propria adesione alla politica di asservimento agli Stati Uniti condotta dal Governo italiano (53).

#### III. Svolgimento della interpellanza:

LUSSU (PICCHIOTTI, MANCINELLI, GRISOLIA, LANZETTA, CASADEI, CORTESE, MANCINI). — *Al Ministro degli affari esteri*. — Per conoscere il testo dell'Accordo firmato da lui e dal Ministro della difesa, per l'Italia, e per gli Stati Uniti d'America, dall'ambasciatore a Roma, circa la concessione a questi ultimi di una parte del porto di Livorno quale centro di deposito e di smistamento di materiale bellico. Per conoscere se tale Accordo, non certamente indicato a tranquillizzare il popolo italiano dalla minaccia di una guerra, sia compatibile con gli articoli del Patto atlantico che ci sono noti e dell'articolo 11 della Costituzione della Repubblica per il quale ogni limitazione alla nostra sovranità nazionale richiede parità di condizioni per gli Stati che ne beneficiano. Per conoscere, infine, se avvenimenti di simile importanza politica non debbano essere tempestivamente portati a conoscenza del Parlamento sia pure attraverso le Commissioni competenti (338).

#### IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario (1447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione (406-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

3. Modificazione degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (1393) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Arruolamento straordinario per i servizi di pubblica sicurezza (1647) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Rapporti di impiego civile e di lavoro dei cittadini dichiarati irreperibili per eventi di guerra o connessi allo stato di guerra (914) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi alle modifiche apportate all'articolo 3 dell'Accordo italo-americano sui cimiteri di guerra (1673) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

8. Deputati ZACCAGNINI e RUMOR. — Direzione delle aziende speciali per l'esercizio di farmacie (266) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. Disposizioni in materia di finanza locale (714).

10. Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 2 che apporta emendamenti all'Accordo di pagamenti e di compensazione fra i Paesi europei per il 1949-50 del 7 settembre 1949, firmato a Parigi il 22 aprile 1950 (1479).

11. Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia e la Svizzera relativo al trattamento da concedersi alle navi svizzere nei porti italiani, effettuato a Roma il 20-24 marzo 1950 (1491).

12. MONALDI. — Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).

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

14. LODATO. — Modifica dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, e dell'articolo 29 del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in materia di tasse di circolazione (1377).

15. BITOSI ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare fruente del-

l'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1441-*Urgenza*).

16. BITOSI ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare non soggetti all'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1442-*Urgenza*).

17. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).

18. Riordinamento del Casellario giudiziale (815).

19. Ratifica ed esecuzione del Trattato di pace fra la Repubblica italiana e la Repubblica di Haiti, concluso a Port-au-Prince l'11 dicembre 1948, nonché esecuzione dello scambio di Note effettuato tra i due Paesi l'11 settembre 1948 (1622).

20. LAMBERTI. — Provvidenze a favore della cinematografia popolare ed educativa e della cinematografia a formato ridotto di sedici millimetri (1020).

21. 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).

22. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato, dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317).

23. Soppressione dell'Alto Commissariato dell'alimentazione e istituzione di una Direzione generale dell'alimentazione presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (908).

24. Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1950-51 (Secondo provvedimento) (1700) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'or-

dinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati 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*).

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).

#### VI. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore SPANO, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. XXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. XLII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773), di oltraggio a pubblico ufficiale (articoli 81 e 341, prima e ultima parte, del Codice penale) e di istigazione a disobbedire alle leggi (articolo 415 del Codice penale) (Doc. LVI);

contro il senatore BOSI, per il reato di inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità (articolo 650 del Codice penale) (Doc. LXII),

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzio-

nali (articolo 290, capoverso, del Codice penale) (Doc. XC);

contro il senatore GENCO, per il reato di uso, senza giustificato motivo, dei segnali d'allarme dei treni ferroviari (articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 22 maggio 1892, n. 354) (Doc. XCVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di percosse (articolo 581 del Codice penale) (Doc. XCVIII);

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio all'Ordine giudiziario ed alla Polizia (articolo 290, ultima parte, del Codice penale, modificato dalla legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CIV);

contro GIANNINI Riccardo, per il reato di vilipendio al Parlamento (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di oltraggio a pubblico ufficiale e di istigazione a disobbedire alle leggi (articoli 341, primo e ultimo comma, e 415 del Codice penale) (Doc. CXVI);

contro il senatore BERLINGUER, per i reati di diffusione di notizie false e tendenziose, atte a turbare l'ordine pubblico, e di vilipendio alla Polizia (articoli 656 e 290, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, del Codice penale) (Doc. CXVII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CXX);

contro il senatore PONTREMOLI, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articoli 18 e 113, primo capoverso, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con



regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXXI);

contro il senatore GAVA, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di vilipendio al Governo, all'Ordine giudiziario e alle Forze di polizia (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXXVIII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo per mezzo della stampa (articolo 290 del Codice penale, modificato

dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (CXXXIII);

contro il senatore BERLINGUER, per avere promosso e diretto una processione civile nelle pubbliche vie senza averne dato avviso al Questore (articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXL).

La seduta è tolta (ore 19,35).

---

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti