CMXII SEDUTA

GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1952

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Autorizzazioni a procedere in giudizio (Discussione di domande):

BOERI, *relatore* . . . . . *Pag.* 37781
SPALLINO, *relatore* 37782
GAVINA 37782
BERGAMINI 37782

Disegno di legge: « Delega al Governo della facoltà di provvedere alla riforma degli ordinamenti delle professioni di esercente in economia e commercio e di ragioniere » (2353) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Approvazione) 37783

Disegno di legge: « Modifiche al decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, relativo ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale » (2590) (Approvazione) 37784

Disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18 miliardi e 800 milioni a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per il ripristino del parco del materiale rotabile » (2461) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione):

MASSINI 37784, 37793
TOMMASINI 37787
CORNAGGIA MEDICI 37789
PANETTI, *relatore* 37789
MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 37791
CARELLI 37793

Proposta di legge di iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna: « Attribuzione alla Regione sarda delle quote di imposta sui redditi realizzati da imprese aventi sede nella Penisola e stabilimenti o dipendenze in Sardegna » (2525) (*Approvata dalla Camera dei deputati*) (Approvazione) 37782

La seduta è aperta alle ore 10.

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

Discussione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è quella avanzata nei confronti del senatore Alunni Pierucci per i reati di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1949, n. 1317) e di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'autorità (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (*Doc.* CLXXXIII).

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Boeri.

BOERI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti la proposta della Commissione, contraria alla concessione dell'autorizzazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Traina

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

per il reato di pubblica intimidazione (articolo 421 del Codice penale) (*Doc.* CXCVIII).

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Spallino.

SPALLINO, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti la proposta della Commissione, contraria alla concessione dell'autorizzazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del senatore Bosi, per aver tenuto un comizio in luogo pubblico senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18, terzo comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (*Doc.* CCI).

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Spallino.

SPALLINO, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti la proposta della Commissione, contraria alla concessione dell'autorizzazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del senatore Molè Enrico, per contravvenzione alle disposizioni legislative sugli spettacoli (articoli 110, 112, n. 2 e 666, prima parte, del Codice penale, in relazione agli articoli 68, 70 e 74 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (*Doc.* CCII).

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Boeri.

BOERI, *relatore*. Mi rimetto anche qui alla relazione scritta. Però, onorevole Presidente, mi permetta di dire che in questo caso si trattava di un Vice-Presidente del Senato. Si poteva con un colpo di telefono chiarire, come del resto si è poi chiarita esaminando gli atti, la situazione, prima di avanzare la richiesta di una autorizzazione a procedere in giudizio, che non ha base.

GAVINA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAVINA. Senza voler fare alcuna dichiarazione a nome del mio Gruppo, ma a titolo puramente personale, come componente la seconda Commissione permanente del Senato, non posso non rilevare la leggerezza con cui le autorità periferiche trasmettono alla nostra Commissione continuamente domande di autorizzazione a procedere senza motivi plausibili. Prima di arrivare ad imputare persone che hanno un alto senso della loro responsabilità politica credo che le autorità centrali potrebbero e dovrebbero richiamare a maggior senso di responsabilità le autorità periferiche perchè, indipendentemente da ogni concetto politico, questo modo di agire è controproducente.

BERGAMINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERGAMINI. Mi unisco *toto corde* alle savie considerazioni del senatore Gavina: l'imputazione è assurda, il reato inesistente; si poteva e si doveva evitare la domanda di autorizzazione a procedere contro un Vice-Presidente del Senato per un motivo infondato.

PRESIDENTE. Poichè nessun'altro chiede di parlare, metto ai voti le conclusioni della Commissione la quale, all'unanimità, ha proposto che la richiesta autorizzazione non sia concessa. Chi le approva è pregato di alzarsi.

(*Sono approvate all'unanimità*).

Approvazione della proposta di legge, di iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna: « Attribuzione alla Regione sarda delle quote d'imposta sui redditi realizzati da imprese aventi sede nella Penisola e stabilimenti o dipendenze in Sardegna » (2525) (*Approvata dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, di iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna: « Attribuzione alla Regione sarda delle quote d'imposta sui redditi realizzati da imprese aventi sede nella Penisola e stabilimenti o dipendenze in Sardegna », già approvata dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VARALDO, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi rimetto alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 1.

All'articolo 8 dello Statuto speciale per la Sardegna, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, vengono aggiunti i due seguenti commi:

« Per le imprese industriali e commerciali, che hanno la sede centrale fuori del territorio della Regione, ma che in essa hanno stabilimenti ed impianti, nell'accertamento dei redditi di ricchezza mobile debbono determinarsi le quote di reddito afferenti all'attività degli stabilimenti ed impianti medesimi. L'imposta relativa a detta quota spetta alla Regione limitatamente ai nove decimi ed è iscritta nei ruoli degli Uffici delle imposte dirette, nel cui distretto sono situati gli stabilimenti ed impianti.

« La determinazione di quote prevista dal precedente comma deve effettuarsi anche nel caso di imprese che hanno la sede centrale nel territorio della Regione e stabilimenti o impianti fuori di essa. In tal caso l'imposta relativa alle quote di reddito afferenti alla attività degli stabilimenti o impianti situati fuori della Regione compete per intero allo Stato ed è iscritta nei ruoli degli Uffici delle imposte dirette nel cui distretto sono situati detti stabilimenti e impianti. L'imposta relativa alle quote di reddito afferenti alla attività della sede centrale e degli stabilimenti e impianti situati nel territorio della Regione spetta alla Regione medesima limitatamente ai nove decimi ed è iscritta nei ruoli dei competenti Uffici distrettuali delle imposte dirette ».

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge ha effetto dal 1° luglio 1952.

(*È approvato*).

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

(*È approvata*).

Approvazione del disegno di legge: « Delega al Governo della facoltà di provvedere alla riforma degli ordinamenti delle professioni di esercente in economia e commercio e di ragioniere » (2353) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Delega al Governo della facoltà di provvedere alla riforma degli ordinamenti delle professioni di esercente in economia e commercio e di ragioniere », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Boeri.

BOERI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Non ho nulla da osservare.

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

Articolo unico.

Il Governo è delegato a provvedere, entro nove mesi dalla entrata in vigore della presente legge, alla revisione degli ordinamenti delle professioni di professionista in economia e commercio e di ragioniere, uniforman-

dosi ai princìpi e criteri direttivi appresso indicati:

a) la determinazione del campo delle attività professionali non deve importare attribuzioni di attività in via esclusiva;

b) la costituzione degli organi professionali deve ispirarsi a princìpi democratici;

c) l'iscrizione negli albi non deve in alcun caso consentirsi agli impiegati dello Stato e delle altre pubbliche amministrazioni, ai quali, secondo gli ordinamenti loro applicabili, sia vietato l'esercizio della libera professione;

d) i procedimenti relativi alla iscrizione e alla cancellazione dall'albo e quelli in materia disciplinare devono essere regolati in maniera da assicurare la tutela dei diritti degli interessati e la difesa degli incolpati.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Approvazione del disegno di legge: « Modifiche al decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, relativo ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale » (2590).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, relativo ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare il senatore Martini, facente funzione di relatore.

MARTINI, *f.f. relatore*. Mi rimetto alla relazione della Commissione, che è favorevole all'approvazione dell'articolo unico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non ho nulla da aggiungere alle conclusioni della relazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

Articolo unico.

A partire dal 1° gennaio 1952 la misura dell'acconto concedibile annualmente, ai sensi del secondo comma dell'articolo unico del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, alle Società di navigazione esercenti linee di preminente interesse nazionale può raggiungere il 90 per cento dell'importo della eventuale integrazione di bilancio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18 miliardi e 800 milioni a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il ripristino del parco del materiale rotabile » (2461) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. Segue nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18 miliardi e 800 milioni a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il ripristino del parco del materiale rotabile », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se ho ben compreso, il disegno di legge, di cui si inizia la discussione, dovrebbe riparare ad un'erronea impostazione del bilancio delle Ferrovie dello Stato, che non è la sola, e neanche la più grande; si tratta di una spesa che avrebbe dovuto essere messa completamente a carico della spesa di ricostruzione e ripristino del parco materiale rotabile, dan-

neggiato dalla guerra, e che invece, negli esercizi finanziari 1950-51 e 1951-52, è andata ad aggravare il già notevole disavanzo dei bilanci, per ben 9 miliardi e mezzo per ogni esercizio finanziario. Forse qui non è il caso di ripetere quanto ho avuto l'occasione e l'onore di dire a proposito della discussione del bilancio dei Trasporti, sulla errata impostazione contabile di questo stesso bilancio; ma prima di entrare in merito del disegno di legge, che tratta, sia pure parzialmente, della ricostruzione delle ferrovie, mi sia permesso di dire molto brevemente qualcosa sull'insieme di questo problema; poichè non pochi, forse anche tra gli onorevoli colleghi, credono che la ricostruzione ferroviaria sia stata completata, il che non è assolutamente vero.

A che punto siamo con la ricostruzione ferroviaria? Siamo a questo punto: con la chiusura dell'esercizio 1950 si era assunto un impegno di ricostruzione per 433 miliardi, dei quali 312 stanziati, con un'eccedenza di impegni da pagare negli esercizi seguenti per 121 miliardi. Alla stessa data, cioè alla chiusura dell'esercizio 1950, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato dichiarava che la ricostruzione della rete ferroviaria e del parco rotabile non era ancora ultimata e presentava un programma di completamento dei lavori intorno ai 110 miliardi, precisamente di 108 miliardi, il cui finanziamento avrebbe dovuto ripartirsi per 42 miliardi nell'esercizio 1950-51, per 35 miliardi nell'esercizio 1951-52 e per 31 miliardi nell'esercizio 1952-53. Quindi, all'inizio del presente esercizio, per completare la ricostruzione, dovevano mancare solo 31 miliardi; invece da un successivo programma risulta che per completare questo minimo di ricostruzione mancano ancora 77 miliardi. In occasione del bilancio preventivo 1952-53 lo stesso attuale Ministro dei trasporti ha presentato un programma di 63 miliardi di ricostruzione, da prelevarsi sugli ormai famosi 160 miliardi stanziati per le ferrovie in quattro esercizi.

È comprensibile a tutti quanto danno abbia causato e causi, all'esercizio di questa grande azienda statale, il ritardo del completamento della ricostruzione, danni da ogni punto di vista, non solo per il costo di esercizio, ma anche per tutti gli altri disagi della circolazione dei treni, che i colleghi tutti i giorni provano. Ma accanto al programma necessario ed indispensabile di completamento della ricostruzione, la stessa Direzione generale delle ferrovie, d'accordo con il Ministero dei trasporti, ha presentato anche un programma di indispensabile potenziamento di tutto l'insieme dell'azienda statale ferroviaria, di ammodernamento e di perfezionamento, programma per il quale molto prudentemente non è stata fissata neanche una data di scadenza ed è stato diviso in tre istanze, denominate istanze di urgenza.

Questi 213 miliardi di potenziamento e di ammodernamento dell'azienda avrebbero dovuti essere ripartiti in questo modo: il restante dei 160 miliardi stanziati prima, per circa 97 miliardi; 75 miliardi della Cassa del Mezzogiorno; e da ultimo, in ordine di tempo, lo stanziamento di altri 40 miliardi. Questi formano la somma dei 213 miliardi che si dovevano spendere per il potenziamento. Però questo potenziamento non è stato ancora fatto, se non in minima quantità, mentre complessivamente è ancora insufficiente per mettere la rete ferroviaria ed i suoi impianti all'altezza di rispondere a tutte le esigenze e a tener testa, nella sua specifica sfera di azione, alla concorrenza di altre forme di trasporto.

Questo esame sommario, volutamente sommario, ma su cui si potrebbe parlare a lungo, mi è stato suggerito dall'esame del disegno di legge in discussione, la cui stessa presentazione dimostra la mancanza di un preciso indirizzo amministrativo, industriale e tecnico da parte dell'Amministrazione ferroviaria. Mi sia permesso di citare qualche cifra in proposito.

Nella relazione a stampa del senatore Panetti su questo disegno di legge per la sovvenzione straordinaria di 18 miliardi e 800 milioni per il ripristino del parco materiale rotabile, ci è parso di riscontrare alcune discordanze con altre cifre, sullo stesso argomento, date dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Per esempio la consistenza dell'anteguerra, secondo una relazione ufficiale della Direzione generale, era fra vetture e bagagliai di diverso tipo di 12370 unità, mentre la relazione del professor Panetti ce ne dà solo 10.185, con una differenza in meno molto no-

tevole. La cifra data dalla Direzione generale ci sembra più presumibile in quanto, in un altro documento ufficiale, la Direzione generale, sempre per l'anteguerra, da un numero di 7.600 vetture, cifra che si avvicina di più a quella del primo documento; mentre la relazione Panetti ci dà, per le sole vetture, la cifra di 6.430 cioè oltre un migliaio e mezzo in meno.

Per i bagagliai la differenza consisterebbe fra i 4.577 della Direzione generale e i 3.755 della relazione Panetti. Altre differenze esistono anche per il parco carri merci. Circa la consistenza efficiente nel 1950 la relazione Panetti dà per vetture efficienti 4.430, mentre i dati della Direzione generale dànno vetture efficenti per 7 mila alla fine del 1949 e per 7.650 alla fine del 1950. La differenza mi sembra notevole. Le aumentate esigenze del traffico viaggiatori, che, come tutti sanno, è quasi raddoppiato rispetto all'anteguerra, farebbero ritenere più esatte queste seconde cifre della Direzione generale. Infatti un'altra relazione, sempre della Direzione generale per il 1950, ci dà 7.300 vetture efficienti. Nella relazione Panetti si parla di riparazioni per circa 4.100 vetture viaggiatori, 1.650 bagagliai e 20 mila carri merci, ciò che corrisponde presso a poco al programma enunciato dalla relazione del 1950. Nella relazione Panetti non si accenna affatto alle vetture nuove consegnate dall'industria privata durante i due esercizi per un complessivo di circa 600 vetture, ciò che porterebbe il numero delle vetture nuove costruite dalla liberazione in poi a 1.488.

A fatica, chè qui veramente si va avanti a tentoni, siamo riusciti a mettere insieme questi dati e ci sembra utile commentarli ancora, sia pure brevemente, a maggiore chiarimento di quella parte della ricostruzione ferroviaria non ancora effettuata e del suo troppo lento ammodernamento e sviluppo. In questi ultimi anni, sia per la riparazione straordinaria, sia per la costruzione del materiale nuovo indispensabile, si notano delle cifre decrescenti. Non decrescono perchè il bisogno diminuisce, ma per mancanza di stanziamenti; e poi quei pochi stanziamenti che si fanno, finiscono per essere caricati non solo sugli stanziamenti straordinari ma addirittura sul bilancio straordinario che va ad aumentare il passivo. Noi pensiamo che in questa troppo aggrovigliata materia sia giunto il momento di portare una certa chiarificazione. Sarebbe molto interessante ed utile che il Parlamento ed anche tutta l'opinione pubblica potessero finalmente sapere con chiarezza, senza equivoci, senza migliaia di unità che saltano da una tabella all'altra e di cui non si sa la consistenza effettiva, che cosa si intende fare in questa che è la più grande azienda statale che possediamo e quali sono precisamente e concretamente i programmi che la Direzione generale e il Ministero dei trasporti ritengono di effettuare. La ricostruzione non è stata completata per circa il 25 per cento; percentuale questa che è molto alta nei confronti di altre percentuali che si hanno in altri Enti e forme di trasporto, per esempio la Marina mercantile. Ciò non dispiace; ma noi constatiamo che mentre per la Marina mercantile si riscontrano percentuali di ricostruzione che si aggirano sul 95 per cento, viceversa per le ferrovie manca un 25 per cento di ricostruzione.

GENCO. A cosa si riferisce? Se parla di impianti fissi per le ferrovie, siamo al 98 per cento.

MASSINI. Ma se parliamo di navi siamo quasi alla pari dei 4 milioni dell'anteguerra. Io parlo di forme di trasporto indispensabili rispetto alle necessità della Nazione.

GENCO. Dovrebbe precisare che cosa si deve ricostruire.

MASSINI. È appunto quello che sto dicendo. Sarebbe molto utile sapere e noi chiediamo che finalmente il Parlamento ed il Paese siano messi a conoscenza delle intenzioni e dei programmi della Direzione generale e del Ministero e del loro impegno di realizzazione. Infatti siamo alla fine del 1952 con un ritardo, ripeto, del 25 per cento sulla ricostruzione integrale. Abbiamo un programma di ammodernamento fatto dalla stessa Direzione generale e quindi si deve presupporre indispensabile al miglior andamento del servizio; ma di realizzazioni se ne vedono ben poche. Sono sempre un po' le stesse cifre che ballano nelle relazioni e nei discorsi dei Ministri in occasione delle discussioni dei bilanci; sono sempre le stesse frasi che ritornano davanti al Parlamento e che fanno bella mostra nelle relazioni e sui giornali.

Erano queste, sostanzialmente, le osservazioni che volevamo fare, per pregare il rappresentante del Ministero dei trasporti di farci conoscere le sue effettive intenzioni in modo che il Parlamento, gli interessati, l'opinione pubblica possano seguire, non dico di mese in mese, ma per lo meno di anno in anno quello che si riesce a fare e quello che, viceversa, non si riesce a fare. Noi sosteniamo un accelerato completamento della ricostruzione e la realizzazione del programma di potenziamento perchè un'azienda come la nostra possa divenire efficiente. Chiediamo di sapere in quali condizioni e con quali intenzioni si vuole continuare a gestire e ad amministrare questa importantissima, indispensabile e, aggiungo, insostituibile azienda statale dei trasporti terrestri.

Per concludere, faccio mia l'invocazione della relazione del senatore Panetti: è indispensabile la sincerità dei bilanci. La nostra opinione al riguardo è ormai nota; noi non ci stancheremo di insistere in tutte le occasioni su questa questione perchè, una volta per sempre, ripeto, e il Parlamento e il Paese sappiano che le ferrovie non sono una azienda parassitaria; che le decine di miliardi che tutti gli anni vengono enunciati con il tanto malfamato passivo, in gran parte non sono veritieri; perchè attraverso il calcolo esatto dei servizi effettivi sociali, civili, industriali e commercali che l'azienda delle ferrovie statali dà annualmente al Paese, si possa creare quell'atmosfera favorevole nel Paese ed anche nel Parlamento; perchè tutti i mezzi necessari per perfezionare e potenziare la nostra azienda non siano solamente dichiarati ma poi non realmente concessi; bisogna invece fare in modo che l'azienda ferroviaria statale possa rispondere sempre meglio e sempre più alle concrete necessità del Paese.

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

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, dopo quanto ha così lucidamente esposto il relatore, nella relazione scritta, poco resta da dire a coloro che intendono seguire il bilancio delle Ferrovie dello Stato. Molto già ha detto il senatore Massini.

Poche osservazioni farò io. Prima di tutto vorrei rilevare il significato di un vocabolo usato nel titolo della legge e nella sua articolazione, dove si parla di « ripristino » del materiale rotabile. Cosa vuole intendersi con questo vocabolo? Intendiamo parlare di ripristino di ciò che fu distrutto dalla guerra o anche di « manutenzione » del materiale rotabile? D'altra parte, quando parliamo di materiale rotabile — e ce lo dice il relatore — parliamo di carrozze, di bagagliai e di carri. Penso però che ci sia anche un settore del parco rotabili che è costituito dalle locomotive: quindi, trattandosi di 18 miliardi e 800 milioni per il ripristino delle carrozze, dei bagagliai e dei carri è giusto che ci preoccupiamo anche della necessità di uno stanziamento per le locomotive.

D'altra parte il relatore accenna a un fatto importante, che mi pare sia stato anche oggetto di un ordine del giorno del Presidente della nostra Commissione. Mancano cioè, negli stati di previsione del bilancio dei trasporti, gli stanziamenti per quote di ammortamento. Se avessimo questi stanziamenti evidentemente potremmo agevolmente provvedere alle necessità ordinarie del bilancio perchè la manutenzione ordinaria è assai importante, e ciò è evidente anche agli occhi dei profani. Ho parlato dell'assenza in questa legge di una parte afferente alle locomotive, ma trovo altresì l'assenza — e lo rileva anche il relatore — di un capitolo relativo alla manutenzione e al ripristino dell'armamento, così come mancano le quote per la manutenzione dei fabbricati. Vero è che per la manutenzione dell'armamento e dei fabbricati troviamo continui stanziamenti negli stati di previsione. La legge ha, peraltro, un suo effetto retroattivo tanto è vero che una parte si riferisce al bilancio 1950-51 e una parte al bilancio 1951-52.

Non so se opportunamente, o non, vorrei ricordare quel che dissi un giorno a proposito dei due elettrotreni « extra », dei quali la stampa viene dicendo in questi giorni un gran bene e riguardo ai quali un giornalista di un grande quotidiano milanese, con scarso buon gusto, nella sua cronaca del viaggio Milano-Bologna, ha voluto inserire un inciso invero infelice e quasi satanico, o per lo meno satirico, nei confronti di senatori e deputati, rallegrandosi come, finalmente, in quegli elettrotreni non ci fossero dei compartimenti riservati per i

deputati e senatori, loro familiari ed amici. Questo è stato veramente poco simpatico e mi dispiace che qui non ci sia il collega Mazzoni, perchè quella allusione e quell'accenno urtò particolarmente la sua ipersensibilità sempre simpatica. D'altra parte in quest'Aula, accennando a quei due elettrotreni, io dissi che con la spesa corrispondente alla loro costruzione, che, salvo errore si aggira sui 1.700 milioni, potevano costruirsi 35 carrozze di classe.

Tutte queste, che non sono riserve, ma osservazioni, valgano a dare luce, se è possibile — ma non ne hanno bisogno — a quelli che sono i rilievi fatti dal relatore senatore Panetti sulla sincerità dei bilanci; osservazioni che sono state in parte ripetute dal senatore Massini, ma che mi pongono tuttavia nella condizione di approvare il disegno di legge, pregando il Governo, ed il suo rappresentante presente in questo momento, di tener conto delle osservazioni medesime al fine di chiarire le cifre del bilancio.

A questo proposito il senatore Massini accenna che i disavanzi dei bilanci del Ministero dei trasporti — sono sue parole — « non sempre sono veritieri ». Penso che il senatore Massini voglia dire « mai ». Tuttavia, mi domando, quando vedo questi stanziamenti suppletivi particolari che sono nell'ordine di diecine di miliardi, se questi *deficit* siano non corrispondenti a verità, almeno in senso assoluto, in difetto o in eccesso, poichè, in definitiva, io credo che il relatore senatore Panetti voglia concludere che il passivo effettivo nell'azienda delle Ferrovie dello Stato è maggiore di quello che risulta dagli stati di previsione annuali.

Detto questo, non posso fare altro che raccomandare il ripristino del materile rotabile del parco delle locomotive, il ripristino della manutenzione e dell'armamento, visto quest'ultimo specialmente in funzione delle nuove esigenze dell'esercizio, e cioè delle sempre più crescenti velocità di esercizio, che l'epoca moderna ci impone; io raccomando vivamente questo capitolo dell'armamento, perchè fra rotaia e ruota la parentela è troppo intima e non può essere assolutamente disgiunta.

Vorrei finalmente accennare ad una riserva, che è costituita da una constatazione che voi, onorevoli colleghi, al pari di me, andate facendo quando dovete percorrere le centinaia e centinaia di chilometri che separano la capitale dalle nostre località di residenza.

Vorrei cioè cogliere questa occasione — lo dissi già al ministro Corbellini quando era in carica e lo ripeto oggi — per raccomandare all'Amministrazione delle ferrovie di togliere una buona volta da quei parchi delle varie stazioni, da Padova ad Arezzo, ad altre, quello spettacolo che io non ho esitato a chiamare cimitero del materiale rotabile. La guerra è finita da più di sette anni, ma vediamo ancora interminabili file di carri e di locomotive ridotti allo stato di rottami. Io non sono un tecnico, ma penso che il deterioramento di questo materiale sia progressivo e che quindi occorra, in un modo o nell'altro, provvedere o al ripristino o all'eliminazione. Noi che ci preoccupiamo dell'elettrotreno con la cabina belvedere, dobbiamo considerare che non costituisce certo parte brillante del paesaggio lo spettacolo di questi relitti che ancora giacciono nelle nostre stazioni. Possiamo ancora comprendere che vi siano fabbricati disastrati che non sono stati ancora ricostruiti, ma non possiamo concepire che la visione di questi relitti sia ancora alla mercè dello sguardo del pubblico, mentre nello stesso tempo andiamo enumerando al Paese i numerosi sacrifici che abbiamo compiuto per la nostra ricostruzione, quale quello del ripristino della rete ferroviaria in tutta la sua efficienza. Mi auguro pertanto che non abbia a ritardare più oltre lo sgombero di questi rottami, ciò che contribuirà a dare sempre maggiore decoro all'Amministrazione delle ferrovie, decoro che deriva non tanto dall'extra lusso, ma dalla dimostrazione di efficienza dell'esercizio e della possibilità di assicurare il posto a tutti i viaggiatori che delle ferrovie intendono avvalersi.

Eliminate dunque questo brutto spettacolo, e date la sensazione al Paese, che è quello che contribuisce e che più ha contribuito alla ricostruzione, e agli stranieri, che nella nostra Amministrazione ferroviaria regna l'ordine più completo.

Questa è l'ultima raccomandazione, ma non secondaria, che rivolgo al Governo, mentre dichiaro, ed invito i colleghi a fare altrettanto, di approvare il disegno di legge in esame. (*Approvazioni dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cornaggia Medici. Ne ha facoltà.

CORNAGGIA MEDICI. Onorevoli senatori, abbiamo l'onore di essere presieduti oggi da un grande ippico; io invece ho altri amori, quello delle ali e quello dei motori. Però mi permetto di interloquire per dire al simpaticissimo rappresentante del Governo che se questa mattina si è parlato e tanto del rinnovamento del materiale rotabile ferroviario, sarà, forse, anche opportuno provvedere bene alla conservazione di esso.

Io ho presentato tempo fa una interrogazione nella quale chiedevo due cose: che quando gli scambi fossero deviati, il traffico venisse bloccato e ancora che quando i passaggi a livello fossero aperti, il traffico fosse interrotto. Mi permetto in questa sede, preoccupandomi della conservazione del materiale rotabile, ma soprattutto e preventivamente preoccupandomi della necessità di salvare il personale delle ferrovie, in modo particolare il personale di macchina, e qualche volta anche i viaggiatori, fra i quali potremmo essere anche noi e non sarebbe forse un male eccessivo, almeno se fosse il caso mio, se ci si rimettesse la vita. Ora mi permetto, ripeto, di raccomandare al rappresentante del Governo che si provveda, veramente, dato l'aumento del traffico e l'incremento della velocità, a stabilire due norme che su alcune linee sono già stabilite; due norme che costano, ma che sono necessarie per la conservazione della vita umana e del materiale; come ho detto, il blocco della linea, quando uno scambio sia deviato o quando un passaggio a livello sia aperto. Mi permetto di prendere questa occasione per rifare al Governo tali proposte.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PANETTI, *relatore*. Rispondendo cercherò di interpretare anche il pensiero del Governo al quale spetta dire la parola decisiva.

Devo prima di tutto osservare che quando si parla di ripristino, si parla di lavori che eccedono il carattere di semplici riparazioni, ed hanno per fine la rimessa in efficienza di mezzi di esercizio gravemente danneggiati al punto di essere inservibili. Tali lavori dovrebbero quindi esulare dalla manutenzione ordinaria. È chiaro però che nel periodo anormale che stiamo tuttora attraversando i due generi di lavoro eseguiti sia nelle officine statali, sia nelle officine private, non sono sempre facilmente discriminabili, quindi il provvedimento finanziario del quale si tratta corrisponde alla somma di due attività negli esercizi decorsi, gravi entrambe, mandando nei preventivi il capitolo delle spese di ammortamento e d'altra parte essendo la consistenza del parco veicoli tuttora inferiore al bisogno. Si tratta però nella totalità di spese già sostenute e sulle quali c'è poco da discutere: sono di fatto spese che corrispondono a esigenze imprescindibili; c'è solo da esprimere il voto che nello stabilire i piani di previsione esse siano di anno in anno adeguatamente considerate. Per questo la mia relazione conclude dicendo: poniamo le cose in modo chiaro e, per ciò che riguarda la vera riparazione, stabiliamo una quota di ammortamento, come ogni organizzazione industriale ha l'obbligo di fare, e prevediamola non soltanto per il materiale rotabile, ma anche per quello fisso: armamento ed impianti. Non è una critica che mi permetto di esprimere perchè comprendo che nella difficilissima situazione in cui la guerra ha messo il servizio ferroviario, di fronte alle esigenze assolute di rimetterlo in efficienza, può essere stato necessario riparare e ricostruire senza troppo preoccuparsi se la riparazione di un veicolo malconcio apparteneva alla categoria della manutenzione o piuttosto a quella del rifacimento. Del resto faccio notare che il disegno di legge iscritto all'ordine del giorno della seduta pomeridiana, con relazione Marconcini riguardante variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa dei vari Ministeri, prevede al capitolo 11 e al capitolo 18 relativi all'azienda ferroviaria per lo stesso oggetto, « manutenzione del materiale rotabile » rispettivamente 950 milioni e 120 milioni di spesa. In totale poco più di un miliardo; e si tratta di variazioni e non della spesa complessiva.

Ecco che la raccomandazione fatta dall'onorevole Massini è giusta e ad essa mi associo nel senso di raccomandare che d'ora innanzi si stanzi addirittura una cifra adeguata in capitolo apposito fin dal piano iniziale di previsione delle spese.

Quanto al ripristino ed alle divergenze numeriche rilevate dal senatore Massini, osservo che esse possono essere conseguenza di un diverso modo di considerare le unità. Per esempio, per le vetture viaggiatori le unità non sono la vettura, ma sono l'asse montato con le ruote e questo perchè ci sono delle vetture viaggiatori con due assi ed altre con due carrelli e quindi con quattro assi. Si capisce allora che se alcuni dati statistici si riferiscono agli assi, ed altri alle vetture nascono divergenze sui numeri dichiarati. Ciò si verifica almeno per quanto riguarda le vetture viaggiatori; per le altre queste divergenze non dovrebbero esistere, perchè l'unità è in ogni caso la vettura.

Per quanto concerne l'imponenza del lavoro, si è detto che dato il primo stanziamento per la ricostruzione ferroviaria di 170 miliardi (legge Einaudi) ed il gettito del prestito speciale in seguito emesso non sono giustificabili nuove richieste della mole di cui si tratta. Ma è facile comprendere che una visione integrale e precisa del fabbisogno era tutt'altro che facile, che l'esigenza più impellente della ricostruzione riguardava le locomotive ed i locomotori e che ad integrare il parco veicoli era logico provvedere in un secondo tempo. Inoltre l'evoluzione tecnica del materiale mobile nel suo sviluppo di modernizzazione ha suggerito delle varianti. In particolare — come ha già ricordato il senatore Massini — la estensione sempre più accentuata della trazione elettrica nella Sicilia, ha imposto nuove immobilizzazioni per i locomotori, per le automotrici a combustione, alle quali provvede la Cassa per il Mezzogiorno. Si comprende quindi che anche queste voci non potessero essere incluse in quelle previsioni di rinnovazione quando non si aveva ancora la fondata speranza di estendere all'Italia meridionale e precisamente alle due linee tirrenica ed adriatica e alla Sicilia la trazione elettrica nella misura in cui essa sta realizzandosi.

Quanto all'accusa di poca sincerità, sempre intesa in modo puramente formale e riconoscendo tutta la correttezza dell'Amministrazione, meritano di essere ricordati altri sacrifici che le Ferrovie impongono al Tesoro e che si aggiungono alla passività totale dichiarata nel piano primitivo del suo bilancio. Il disegno di legge delle note aggiuntive che ho già citato considera il fatto al capitolo 29 e al capitolo 64 due voci: la prima, riguardante sovvenzioni del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, è di cinque miliardi e 725 milioni e l'altro contributo dell'Amministrazione ferroviaria (non è chiaramente spiegato di che cosa si tratti, e mi riservo domandarne un chiarimento) considera un contributo dell'Amministrazione dell'importo di 8 miliardi e 990 milioni. Faccio comunque osservare che cospicui aumenti erano prevedibili come conseguenza della legge che ha sancito un trattamento più largo agli impiegati dello Stato la quale nei riguardi del personale delle Ferrovie rappresentava un maggior carico di circa dieci miliardi. Concludendo dobbiamo far voti perchè raggiunta ormai, così speriamo, una sufficiente stabilità di assetto dell'azienda ferroviaria, essa possa disciplinare e prevedere nei futuri esercizi le sue spese presentando stati di previsione che non richiedano nè leggi speciali, nè variazioni della entità di quelle che sono proposte al nostro esame, e vengano progressivamente ridotti i sacrifici del Tesoro per questa importantissima attività dell'economia nazionale. Questo voto rimane a conclusione della discussione ed ebbe il consenso dei vari senatori intervenuti in essa.

Circa il voto espresso dal senatore Cornaggia Medici che si studino mezzi di protezione più perfezionati, per impedire gli incidenti ferroviari, per quanto l'argomento esuli dall'oggetto che siamo chiamati a discutere, mi sia lecito dire alcune cose. I mezzi di protezione esistono di fatto ed agiscono, per bloccare il movimento dei treni, non solo nel caso in cui si verifichi una deviazione irregolare, ma anche se avviene semplicemente che un oggetto estraneo venga a cadere sul binario impedendo all'ago deviatore di appoggiarsi alla rotaia, poichè viene in tal caso interrotta la corrente che circola nelle rotaie in prossimità degli scambi. Quanto però a domandare che questi mezzi di protezione siano estesi fino al punto che se un passaggio a livello è aperto i treni restino fermi, debbo osservare che la protezione del traffico ordinario deve pur sempre fare affidamento sulla oculatezza e diligenza di chi vi è addetto ed anche sulla prudenza di chi guida il veicolo, senza di che i treni potrebbero tutti i momenti essere arrestati e la regolarità delle comunicazioni ferroviarie sarebbe compromessa.

Finalmente, per concludere, riconosco, come ho già scritto sulla relazione, che la regolarità delle spese che il disegno di legge considera è assicurata dai controlli predisposti, determinandole con la precisazione di ore standardizzate di lavoro, in base alle quali l'importo è definito ed a paragone del costo che le officine statali, operando in parallelo ed in concorrenza con l'industria privata, accertano.

Con piena fiducia sulla correttezza dall'Amministrazione delle ferrovie, io raccomando — pertanto — ai colleghi l'approvazione del disegno di legge. (*Molti applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli senatori, io penso che non sia proprio questa la sede e l'occasione per un esame approfondito dei problemi fondamentali che interessano la vita dell'azienda ferroviaria. Poichè, però, è stato accennato dal senatore Massini al programma dei 160 miliardi ed a quello dei 75 che fanno carico alla Cassa del Mezzogiorno, e poichè è stato detto che anche i programmi di potenziamento e di ricostruzione il Governo non li ha pressocchè mai comunicati al Parlamento, mi corre l'obbligo di precisare che, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, questi programmi di potenziamento e di ricostruzione e per la parte di ricostruzione che ancora deve essere realizzata, il Governo li ha comunicati, largamente, al Parlamento ed io non posso che rifarmi e riferirmi alle comunicazioni che in quelle occasioni sono state fatte, tanto al Senato quanto alla Camera dei deputati e con precisazioni che sono giunte fino alla elencazione dettagliata delle opere.

La realizzazione di questi programmi è evidentemente graduale e non si tratta, per buona fortuna, soltanto di parole, perchè se quel programma dei 160 miliardi è stato annunziato come un programma quadriennale, la prima quota è proprio quella che sarà eseguita con il prestito dei 40 miliardi che è stato già effettuato e sottoscritto. La prima parte, quindi, di questo programma è di imminente attuazione e l'attuazione sarà effettuata secondo la graduatoria di precedenze che lo stesso Ministro dei trasporti ha avuto occasione di comunicare e di illustrare qui, al Senato, in sede di bilancio. Per quanto riguarda il vasto programma di potenziamento delle ferrovie meridionali di grande traffico, che deve fare carico alla Cassa per il Mezzogiorno, e che si realizzerà per un ammontare di circa 75 miliardi, sono lieto di poter assicurare il Senato che, proprio in questi giorni, si sta procedendo alla stipula della convenzione fra l'Amministrazione delle ferrovie e la Cassa per il Mezzogiorno; convenzione che deve regolare i rapporti per la esecuzione delle relative opere, delle quali la gran parte dei progetti sono stati non soltanto approntati dagli organi tecnici delle Ferrovie, ma anche approvati dal Consiglio di amministrazione delle stesse e già comunicati, per una notevole parte, alla stessa Cassa del Mezzogiorno. L'inizio di questi lavori che potenzieranno in maniera veramente notevole le linee meridionali di grande traffico, può quindi considerarsi imminente. In questo programma è compresa, posso assicurarne l'onorevole Tommasini, la costruzione di un numero di elettromotori e di locomotori a combustione adeguato alle esigenze nuove. Voglio dire non solo le esigenze delle nuove linee da elettrificare in Sicilia, ma anche quelle derivanti da graduale incremento del parco rotabile, perchè la disponibilità di questi nuovi locomotori renderà disponibile un buon numero di locomotive per le linee che continueranno ad essere esercitate a trazione vapore.

Il senatore Tommasini ha anche ricordato la necessità del rinnovo dell'armamento e mi pare si meravigliasse che in questo disegno di legge non se ne facesse cenno.

TOMMASINI. Ho fatto una raccomandazione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei assicurare il senatore Tommasini che la manutenzione e il rinnovo dell'armamento è una delle voci più cospicue del bilancio e che della necessità di questa manutenzione l'Amministrazione ferroviaria è perfettamente consapevole, convinta come è dell'importanza che ha il graduale e costante rinnovo dell'armamento per la sicurezza dell'esercizio.

Non affronterò il problema posto, sia pure incidentalmente, dal senatore Massini, in ordine alla non sussistenza del *deficit* di bilancio dell'azienda ferroviaria. Questa non mi pare la

sede per una tale discussione, ma vorrei rilevare come l'accoglimento della richiesta del senatore Tommasini della opportunità, perchè il bilancio sia veramente sincero e rispondente ai presupposti di una sana economia, che nel bilancio venga segnata una quota di ammortamento, che non potrebbe che ammontare a diecine di miliardi, finirebbe per assorbire notevolmente l'ammontare di quelle prestazioni di carattere economico-sociale che le Ferrovie sono chiamate a prestare al Paese e che comportano oneri non aziendali, non ammontanti comunque nel loro complesso all'ammontare effettivo del *deficit*, che rimarrebbe, purtroppo, sempre sussistente e in misura grave, anche quando tali oneri non aziendali venissero scaricati dal bilancio. E la quota di ammortamento non sarebbe ancora l'indennizzo alla comunità statuale per la proprietà degli impianti che l'azienda utilizza. E mi pare che tale indennizzo potrebbe forse essere di proporzioni molto più vaste degli accennati oneri non aziendali di carattere sociale che la collettività e lo Stato chiedono all'Azienda ferroviaria e dalla quale hanno il diritto di ottenerli nell'interesse della economia del Paese. Evidentemente l'osservazione del senatore Massini tendeva a puntualizzare non tanto l'argomento che è oggetto del presente disegno di legge, quanto a volere stabilire che sostanzialmente il bilancio non è in *deficit*. L'Amministrazione, dice sostanzialmente il senatore Massini, ha caricato erroneamente sul bilancio ordinario la manutenzione del materiale rotabile, come vi carica gli oneri non aziendali. Manutenzione di materiale rotabile e oneri non aziendali, finiscono per creare un *deficit* che non c'è e che il Ministero invoca tutte le volte che si trova in posizione di contrasto e di polemica col personale.

È evidente il punto cui tendeva il senatore Massini; però, anche in rapporto al disegno di legge del quale ci occupiamo, mi pare che sia facile fare delle precisazioni che smentiscono quello che il senatore Massini ha affermato, e che cioè l'Amministrazione abbia erroneamente caricato sul bilancio opere di manutenzione che dovrebbero far carico invece sul conto ricostruzione. La verità è che le opere e le spese di manutenzione debbono logicamente far carico sul bilancio ordinario. E questo disegno di legge sostanzialmente ne costituisce un alleviamento per un espediente di impostazione, che si è voluto realizzare di concerto col Tesoro, per non caricare ulteriormente il bilancio ordinario delle Ferrovie. Poichè, è bene chiarire subito che questi 18 miliardi non si riferiscono ad opere di iniziale ripristino del materiale danneggiato dalla guerra, ma invece a lavori di riparazione di veicoli danneggiati dalla guerra, ma già riparati: non si tratta insomma di prima riparazione a materiale mobile danneggiato dalla guerra, ma della manutenzione di materiale già riparato e riparato sul conto ricostruzione danni di guerra.

Perchè allora se ne è voluta caricare una gran parte sulla voce « riparazioni dei danni di guerra », in modo da non caricarlo sul bilancio ordinario? Perchè si è detto: gran parte di queste riparazioni, che indubbiamente sarebbero riparazioni ordinarie, in quanto di ordinaria manutenzione, sono determinate nella maggior misura dal fatto dell'usura eccessiva dei veicoli, usura per un più accelerato ciclo di utilizzazione causato dalla deficienza del materiale rotabile. Questo fatto rende necessaria una manutenzione più costosa dell'ordinario. A ciò si aggiunga la considerazione che si tratta di veicoli che sono stati a suo tempo riparati con grande fretta e quindi senza tutti quegli accorgimenti tecnici che sarebbero stati necessari, in quanto l'urgenza e la necessità di disporne all'inizio della ripresa ferroviaria era tale, per cui si procedette passando sopra anche ad esigenze di innovamento tecnico pur di averne l'immediata disponibilità ed utilizzo.

L'operazione quindi che questo disegno di legge viene a rendere possibile è di alleggerimento del bilancio ordinario.

MASSINI. Ma dopo l'aggravamento, onorevole Sottosegretario.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. No, perchè questi 18 miliardi non vanno a surrogare somme impostate in bilancio per la manutenzione ordinaria. Sono un'aggiunta a quelle che sono già state spese e quindi non vengono ad alleggerire il bilancio dopo avervi gravato perchè si tratta di nuove somme spese, in aggiunta a quelle già stanziate nel bilancio ordinario, non in sostituzione.

Mi pare che non sia il caso, data l'evidenza e la chiarezza dei termini del problema che è sottoposto all'esame dell'onorevole Senato, che mi indugi ulteriormente sull'argomento. Non

ho pertanto che da rimettermi, anche per le altre considerazioni e per gli altri rilievi, particolarmente per quelli fatti dall'onorevole senatore Cornaggia Medici, alle risposte, alle precisazioni ed alle conclusioni del relatore, pregando il Senato di voler onorare della sua approvazione il disegno di legge in esame. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

MASSINI. Abbia la bontà di leggere, onorevole Sottosegretario, in fondo alla seconda pagina della relazione del senatore Panetti, in cui si dice: « Comunque si tratta di una spesa che necessariamente continuerà negli esercizi futuri, che ha nei due passati aggravato fortemente lo sbilancio della gestione delle Ferrovie dello Stato, aumentandone il passivo » ecc. Quindi questo disegno di legge è in riparazione di un indebito aggravamento dei bilanci precedenti.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma si è voluto invece non ulteriormente aggravare il bilancio.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzata la concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18.800.000.000 a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il ripristino del parco del materiale rotabile.

La relativa spesa graverà sul bilancio del Ministero del tesoro, in ragione di lire 14 miliardi 100.000.000 nell'esercizio finanziario 1950-1951 e di lire 4.700.000.000 nell'esercizio finanziario 1951-1952.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere indicato nel precedente articolo 1 sarà fatto fronte, per la parte di lire 14 miliardi 100.000.000 afferente l'esercizio 1950-1951 con un'aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 4 novembre 1951, n. 1196, e per la residua parte di lire 4.700.000.000 con un'aliquota delle maggiori entrate recate dal primo provvedimento di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1951-52.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni agli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro ed ai bilanci dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per gli esercizi finanziari 1950-51 e 1951-52.

(*È approvato*).

CARELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARELLI. Dallo specchietto inserito nella relazione a pagina 2 rilevo che i veicoli riparati dalle officine dello Stato sono 1.700 per vetture viaggiatori e 300 per bagagliai. Esiste quindi una industria dell'Amministrazione delle Ferrovie, industria che forse fa concorrenza a quella privata. Ma non intendo stigmatizzare l'esistenza e l'attività di questa industria che è sempre una industria atta ad alleggerire la disoccupazione, solo vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di esaminare il problema in maniera, come ha detto prima, di regolamentare i rapporti delle varie industrie private con l'Amministrazione statale, sì da assicurare alle ventitrè industrie specializzate una continuità lavorativa nell'interesse del lavoro.

Mi permetto di segnalare anche l'esistenza di rapporti internazionali non regolamentati; con la nostra industria privata sarebbe opportuno invece un lavoro di coordinamento da parte dell'Amministrazione statale, orientato a diaframmare e quindi a ridistribuire secondo criteri di giustizia, tutte le commesse estere di materiale rotabile.

È con questa speranza, cioè che sia coordinata questa attività nell'interesse dalla razionale distribuzione del lavoro tra le varie industrie private, che io do voto favorevole a questo disegno di legge.

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

(*È approvato*).

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 16, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 11,25).

Dott. MARIO ISGRÒ
Vice Direttore dell'Ufficio Resoconti