

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 26 FEBBRAIO 1958

(129^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per una spesa complessiva di lire 175 miliardi » (2419) (Discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE, relatore	Pag.	2427, 2430, 2443, 2449,
		2452
ANGELINI, Ministro dei trasporti		2430, 2436, 2444
		2452
BARBARO		2442
BUIZZA		2440
CAPPELLINI		2432, 2436, 2443
CERABONA		2433
CROLLALANZA		2434, 2440
MASSINI		2433
PORCELLINI		2436, 2437
PUCCI		2437
RESTAGNO		2438, 2440

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato ».

SANMARTINO	Pag.	2440
TARTUFOLI		2442, 2449
VACCARO		2441, 2452

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE		2452
ANGELILLI		2452

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fleccchia, Focaccia, Grampa, Massini, Molinari, Porcellini, Pucci, Restagno, Domenico Romano, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, de' Regolamento, è presente il senatore Angelilli.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini e il Sottosegretario di Stato per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per una spesa complessiva di lire 175 miliardi » (2419).

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Esecuzione di un piano quinquennale per

l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per una spesa complessiva di lire 175 miliardi ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Come relatore del disegno di legge, farò una breve storia del provvedimento. La nostra Commissione legislativa dei trasporti deve anzitutto compiacersi di quanto è stato ampiamente ricordato nei documenti ufficiali sul programma di sviluppo dell'economia e del reddito tracciato dallo schema Vanoni. A suo tempo, l'allora Presidente del Consiglio, onorevole Segni, ce ne inviò in omaggio una ampia relazione.

Desidero riferirmi alla parte che ora ci interessa del piano di sviluppo delle opere propulsive previste nel prossimo decennio. In primo luogo viene affermato che nell'impiego degli investimenti di carattere propulsivo per le opere pubbliche, debbono considerarsi in modo adeguato anche le ferrovie, le tranvie e i trasporti urbani e suburbani su rotaia e su gomma.

Nell'ampio capitolo dedicato a questo settore vengono prospettate le necessità immediate da soddisfare: ed in esso si giunge alla conclusione, che viene espressa testualmente dalle seguenti parole: « Tenuto conto dei programmi per lo sviluppo delle ferrovie minori in concessione, e di quelli per le tranvie e trasporti urbani e vicinali, gli investimenti complessivi nel decennio possono valutarsi in circa 700 miliardi ». Si tratta dunque di una cifra cospicua da richiedere all'economia pubblica e privata per l'incremento di questo settore propulsivo per la nostra nazione.

Durante la discussione sul bilancio dei Trasporti, abbiamo tenuto presente questa valutazione poichè essa ci dava gli elementi necessari per poter fare un esame delle necessità dell'ammodernamento ferroviario. Abbiamo allora ricordato nella relazione da me compilata per vostro incarico, che era indispensabile fare in modo di ottenere che tale investimento propulsivo non fosse distribuito nei dieci anni previsti; specialmente per quella parte dei 700 miliardi, che era destinata alle Ferrovie dello Stato e che veniva valutata in 380 miliardi. Abbiamo ritenuto opportuno dichiarare allora che tale investimento venisse

realizzato in tempo molto minore, che per noi si riteneva fosse di non oltre un quinquennio.

Esaminammo perciò in primo luogo il programma di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato compilato dalla relativa Direzione generale. Il Ministro, nel suo discorso di chiusura della discussione generale, ci diede allora ampia assicurazione che avrebbe esaminato e studiato la nostra proposta, ed il Senato ne prese atto con soddisfazione nello approvare il bilancio di previsione in discussione.

Il relatore, per vostro incarico, ha voluto compilare direttamente un bilancio preventivo delle Ferrovie dello Stato come poteva prevedersi dopo il quinquennio richiesto per il completo ammodernamento degl'impianti ferroviari. Ha perciò esaminato tutti gli studi che in precedenza erano stati eseguiti.

C'era un primo programma del Direttore generale che prevedeva una spesa complessiva di 250 miliardi, coi quali si potevano ottenere degli investimenti produttivi atti a portare in pareggio il bilancio di esercizio dell'Azienda. Nella relazione a tale studio veniva affermato che con tale somma non solo si sarebbe attuato l'ammodernamento desiderabile, ma che si sarebbe raggiunto anche il risanamento completo del bilancio delle Ferrovie; un'ampia disamina del programma previsto metteva in evidenza che gli investimenti richiesti venivano compensati dalle economie derivanti dal risanamento e dall'ammodernamento degli impianti. A lavori ultimati si poteva pertanto prevedere di ottenere un preventivo della spesa per l'esercizio 1962-1963 chiuso in pareggio. Dal punto di vista tecnico e finanziario si dichiarava dunque che vi era la possibilità di ammodernare la Azienda e di risanare il bilancio economico mediante l'investimento complessivo di 250 miliardi che dovevano peraltro trovare la loro contropartita di interesse ed ammortamento nel bilancio economico aziendale. Difatti, nel preventivo finale dopo l'ammodernamento veniva istituita una apposita voce secondo la quale gli oneri finanziari e le spese accessorie dei capitali investiti erano pagati con gli introiti di gestione.

Per non dilungarmi troppo voglio constatare che si è chiaramente affermato il principio, molto importante, e concordemente rico-

nosciuto dalla nostra Commissione, secondo il quale il rinnovamento tecnico ed il risanamento economico delle Ferrovie dello Stato deve venire attuato con investimenti diretti ricavati dalla economia privata, ma che debbono venire assunti completamente, per i loro servizi e il loro ammodernamento, a carico del bilancio dell'Azienda. Si è in questo modo affermato un sano principio industriale, di risanamento della gestione della grande Amministrazione autonoma di Stato.

Noi commentammo tale studio e nella relazione al bilancio dimostrammo che l'operazione completa avrebbe richiesto una somma maggiore e cioè un investimento di 365 miliardi, lievemente superiore a quanto veniva richiesto dal ricordato schema di sviluppo.

Il Ministro dice giustamente nella sua relazione al presente disegno di legge, e vorrei qui ribadirlo, che con esso si attua la prima parte soltanto del piano e non il piano definitivo; un primo stanziamento, cioè, che lascia aperto un futuro, per raggiungere in seguito i 350 miliardi previsti dal Piano Vanoni.

Occorre inoltre rilevare ancora una volta che l'Azienda ferroviaria, nel fervore delle opere dell'immediato dopoguerra, è stata ricostruita rapidamente, ma in modo inorganico, perchè è stato ricostruito soltanto ciò che era stato distrutto; e pertanto vicino alle opere nuove troviamo le opere preesistenti, vecchie, ma che erano ancora utilizzabili.

In questa maniera l'ammodernamento della rete nei vari campi degli impianti fissi, del materiale rotabile, dell'organizzazione del servizio, non è risultato economico, perchè doveva essere soltanto funzionale come in effetti esso risultò; ma le spese di gestione non furono in tale occasione ridimensionate come sarebbe stato necessario per commisurarlo ai ricavi del traffico: ed esse rimasero e sono tuttora molto elevate.

Il Ministro, considerando la difficile soluzione finanziaria di questi problemi — e l'abbiamo visto quanto essa era difficile durante la discussione del provvedimento per le nuove autostrade per cui ci sono voluti anni di studi e di discussioni — ha impiegato soltanto alcuni mesi per presentare un primo piano di risana-

mento tecnico ed economico della situazione, riferito ai prossimi cinque anni.

Ritengo che i colleghi della Commissione abbiano già esaminato la relazione che accompagna il disegno di legge: la cifra di spesa prevista è di 175 miliardi, ed essa viene distribuita in cinque esercizi finanziari successivi.

Come si reperiscono questi capitali? Dalla economia privata e cioè dal reddito nazionale, come si è già rilevato. Giustamente il Ministro afferma che i prestiti possono ottenersi anche in campo internazionale, per non gravare subito sul risparmio nazionale, per poter fare degli investimenti patrimoniali che danno la economia di esercizio con cui far fronte ai necessari pagamenti delle annualità. Sono sicuro, e di questo me ne dà atto anche il Ministro, che gli investimenti troveranno impieghi largamente redditizi, più redditizi cioè di quanto non siano state altre spese già fatte in passato per le Ferrovie dello Stato. Posso anche affermare, in base a calcoli e funzioni attendibili, che i risultati che si raggiungeranno saranno veramente notevoli.

Si può obiettare: « Perchè non avete proposto, come nel passato, di emettere dei nuovi prestiti tratti dall'economia nazionale con la emissione di obbligazioni di carattere normale, con tasso di interesse opportuno, con premi, eccetera, come furono ad esempio le obbligazioni ELFER? ».

L'Amministrazione a questo riguardo risponde: « Se avessimo operato in questa maniera avremmo attinto al risparmio la completa somma che invece potremo richiedere in parte anche ad altri Paesi del Mercato comune ».

Non si possono vincolare troppo pesantemente l'economia ed il risparmio nazionale per cinque anni, così escludendo la possibilità di investimenti in altri settori che necessitano anche essi di essere sviluppati.

Si è perciò ritenuto di richiedere l'autorizzazione a contrarre prestiti nazionali ed internazionali; e questo è necessario che sia fin da ora previsto perchè l'Amministrazione non ha facoltà di contrarli direttamente.

Questo principio è stato seguito per il finanziamento di 100 miliardi nel totale di 175.

Su questo punto dobbiamo soffermarci brevemente. Perchè sono stati limitati i prestiti a 100 miliardi? Si è ritenuto che essi rappresentino ora il massimo da richiedere dall'economia generale, e che permettano di fare investimenti da parte delle ferrovie senza togliere altre possibilità in altri settori? La risposta richiede un particolare esame.

I rappresentanti del Ministero e del Tesoro, per il rimanente della cifra, hanno ritenuto (ed anche qui mi permetterò di fare un rilievo) di non attingere l'intiero ammontare dalla economia nazionale, ma di prendere una parte da alcuni capitoli di bilancio appositi già previsti nel bilancio, e precisamente dai capitoli per il «rinnovamento della parte metallica dell'armamento» e per la «manutenzione delle linee».

Se dovessimo giudicare le cose così come esse si presentano a prima vista dovrei dare ragione al senatore Cappellini relativamente alla osservazione, da lui fatta, che in tale modo si vengono a stornare somme già stanziate nel bilancio per altre spese; ripeterei in proposito una frase che il senatore Paratore ci ha spesso ricordato, cioè che la Costituzione vieta di impegnare due volte uno stesso fondo già stanziato nel bilancio.

Le cose però in effetti non stanno esattamente così. Se è vero che si prenderanno queste somme dai capitoli già previsti nel bilancio, si dà contemporaneamente l'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di impegnarle tutte in anticipo e quindi di gravarne il servizio anche nei successivi esercizi del quinquennio.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Si tratterebbe di un autofinanziamento.

PRESIDENTE, relatore. Inoltre la legge impegna a non diminuire questa cifra in quanto un articolo di essa precisa espressamente che tutti gli anni la somma da stanziare in tali capitoli deve essere non inferiore a quella dell'esercizio 1957-58.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Desidero rilevare che c'è un precedente, e pregherei il Presidente di metterlo in luce perchè è

definitivo: la Camera ed il Senato hanno autorizzato ad impegnare le cifre stanziate in bilancio per rinnovamento del materiale; così, ad esempio, invece di fare dieci vagoni quest'anno, dieci l'anno prossimo, dieci tra due anni e così via, perchè c'è stanziata una cifra di 10 miliardi all'anno, la Camera ed il Senato autorizzano ad impegnare 50 miliardi in lavori da farsi ora e da pagarsi alla fine. Il Parlamento ha approvato la legge, che è già in esecuzione.

PRESIDENTE, relatore. Possiamo noi chiederci: perchè è possibile fare questo? Per la semplice ragione che ci sono degli investimenti, come quelli per la costruzione del materiale rotabile per cui si ordinano oggi, supponiamo, 100 locomotive, ed occorrono poi tre quattro anni per costruirle; però esse non si devono pagare subito e quindi non è necessario tenere inoperosa questa somma nel bilancio in cui fu stanziata.

D'altra parte tutto il materiale rotabile non potrebbe venir ordinato se nel bilancio non vi fosse la intiera cifra corrispondente; vi è però il disegno di legge in esame che consente di ordinarle tutte oggi e di pagarle gradualmente nel quinquennio, secondo lo stato di avanzamento dei lavori.

E c'è anche qualcosa di più. Le spese da sostenere sono previste nei capitoli «rinnovamento della parte metallica degli armamenti» e «rinnovamento della linea» come abbiamo ricordato. Dobbiamo per un istante fermare la nostra attenzione su tali capitoli. Essi sono relativi a spese per materiali o per opere le quali nel loro rinnovamento possono avere una durata notevole, molto superiore a quella del rinnovamento normale. Un esempio chiarissimo è quello che si riferisce non solo al materiale rotabile ma anche all'armamento e cioè alle rotaie dei binari di corsa. Ho visto recentemente, a questo proposito, nella galleria di Castel di Sangro, che ci sono ancora le rotaie dell'epoca in cui è stata costruita quella linea. La rotaia ha una vita media che è sempre molto superiore ai 5 anni. Dal punto di vista siderurgico per fare un treno di laminazioni per la costruzione di rotaie si devono impiegare delle attrezature speciali costose e complesse, che debbono ve-

nire utilizzate per un notevole complesso di produzione.

Si deve perciò ottenere la possibilità di impiegare cinque anni nel pagamento, pur facendo subito tutta l'ordinazione, cosa che oggi senza una autorizzazione concessa con legge non si può fare.

La stessa cosa vale per le locomotive, per le carrozze e per i carri che hanno una vita media piuttosto lunga, che spesse volte supera i trent'anni.

Per questi due capitoli di spesa non si tratta quindi di un aumento della spesa, ma si tratta della possibilità di impegnare in anticipo i fondi stanziati ogni anno per la durata di un quinquennio.

Se dobbiamo impegnare questi fondi in anticipo, potremo ugualmente realizzare un programma di investimento completo ed organico secondo le necessità che si presentano? Evidentemente ciò sarà possibile soltanto fino ad un determinato limite, perchè, ad esempio, nel capitolo relativo alla manutenzione delle linee deve far carico anche tutta la spesa della manutenzione corrente, che ogni anno occorre eseguire. Mi sono quindi domandato: « È stato fatto su questi capitoli un impegno di spesa tale che dopo soddisfatte le necessità giornaliere ed annuali, si possa avere ancora una disponibilità sufficiente ai lavori della grossa manutenzione di durata pluriennale? Ho voluto esaminare questo problema anche con il concorso di tecnici, del Ministero e del Politecnico di Milano. Fu richiesta anche la presenza di funzionari responsabili del Ministero del tesoro, per quanto riguarda l'impiego della somma di 75 miliardi reperibili dai due citati capitoli di bilancio. Dopo un esame molto approfondito del problema siamo giunti concordemente alla conclusione che permetterebbe di realizzare una maggiore elasticità di manovra nei lavori da eseguire. Si è cioè concluso che la somma di 175 miliardi da impegnare in cinque anni dovrebbe venire suddivisa in due parti: la prima di 120 miliardi (e non di 100 come prevede la legge) da reperire con prestiti, come si è detto; e di ridurre a 50 miliardi la somma residua per raggiungere il totale di 175 miliardi.

Pertanto, con questa modificazione che si potrebbe fare, se il Ministro lo ritiene opportuno, agli articoli 2 e 3 del disegno di legge che è al nostro esame, la legge divrebbe più efficace ed operativa. Il Ministro del tesoro conviene con la nostra proposta ed anche la Commissione finanze e tesoro del Senato ha dato parere favorevole ad una tale modifica.

Desidero nuovamente precisare che non si tratta di autorizzare un finanziamento nel senso che lo Stato debba provvedere direttamente i fondi richiesti, perchè si consente soltanto, a termini di legge, che le Ferrovie dello Stato possano operare come ogni altra azienda industriale facendo dei prestiti per investimenti di rinnovamento dei propri impianti. Dobbiamo sottolineare che essi dovranno realizzare un'economia di esercizio, che ne giustifichi l'impiego.

Col presente disegno di legge si concede dunque l'autorizzazione di fare investimenti patrimoniali redditizi a mezzo di prestiti con banche nazionali ed internazionali, nonchè su certi capitoli di bilancio, e di anticipare entro certi limiti le spese in essi previsti per lavori di durata notevole che possano venire subito eseguiti.

Consideriamo infine che il provvedimento in esame rappresenta soltanto un primo passo verso il completo rammodernamento economico e tecnico dell'Azienda, che rientra nel piano decennale dell'economia e dell'occupazione. Successivamente dovranno impiegarsi altri capitoli fino al saldo di 350 miliardi già previsti come ho ricordato. Pertanto la cifra di 175 miliardi costituisce una prima *tranche* dei fondi necessari, del valore di circa la metà della spesa totale prevista dal Piano Vanoni. Con questa prima cifra le Ferrovie dello Stato, e per esse il Ministro Angelini, garantiscono che si possono ottenere le economie corrispondenti di una entità che sia per lo meno sufficente a pagarne il servizio d'interessi e ammortamento.

Concludo dichiarando che sono favorevole all'approvazione del disegno di legge, con le modificazioni agli articoli 2 e 3 a cui ho accennato e che esamineremo nel corso della discussione degli articoli; esse hanno lo scopo

di non attingere sui fondi stanziati nel bilancio attuale più di quanto non sia possibile per una corretta amministrazione. Termino raccomandando caldamente alla Commissione di approvare il provvedimento in discussione, perchè esso possa subito venire trasmesso alla Camera dei deputati e quindi divenire operante nel più breve tempo possibile.

CAPPELLINI. Ho ascoltato con vivo e particolare interesse l'esaurientissima relazione fatta dal Presidente al disegno di legge in esame e da essa ho dovuto rilevare subito che mentre si parla di uno stanziamento necessario per 250 miliardi, i fondi stanziati per il provvedimento in esame ammontano a 175 miliardi. In altre parole sostengo che il contributo del Tesoro alla realizzazione del piano di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria dello Stato è mancato del tutto. Si dice che per l'esecuzione del piano di rinnovamento dei binari e degli altri impianti sono stati assegnati 75 miliardi ripartiti in cinque esercizi dal 1958-59 al 1962-63; si afferma che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui per altri 100 miliardi all'interno o all'estero. Posta la questione in tali termini, ne deriva che il titolo del disegno di legge in esame è errato. Riterrei più propria una dizione del genere: «Piano quinquennale normativo per il potenziamento delle Ferrovie dello Stato». Non si può parlare, infatti di «piano di esecuzione» quando per realizzare opere che comporteranno una spesa di 250 miliardi, sono stati stanziati soltanto 175 miliardi.

Altra considerazione che sorge spontanea: si parla, a proposito ed a sproposito, della passività dell'Amministrazione ferroviaria. Sappiamo che ciò non risponde a verità, per quanto tale questione non sia stata trattata nel corso della discussione. Credo di non essere lontano dalla realtà affermando che buona parte di tale passività è dovuta alla vetustà degli impianti che hanno bisogno assoluto, urgente, improrogabile di essere rinnovati o sostituiti.

La tecnica ha progredito a tal punto che un impianto ordinato pochi giorni or sono non

ha potuto essere messo in opera in quanto nel frattempo è risultato superato da altro macchinario, più perfezionato.

Con i fondi messi a disposizione, non si realizza che una piccola parte del programma, ragione per cui il completo rammodernamento degli impianti ferroviari rimarrà un pio desiderio.

Bisognerebbe invece arrivare, con un piano di finanziamento adeguato, immediatamente spendibile, al rammodernamento rapidissimo di tutti gli impianti, perchè il rapporto alla velocità con cui si provvederà alla realizzazione di tale piano potrà diminuire la passività dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il problema deve essere definitivamente risolto. Non è peraltro da escludere che con i passi da gigante che la tecnica moderna sta compiendo in ogni campo, gli impianti sostituiti possano essere fra cinque anni superati da più perfetti macchinari ed attrezature. Ragion per cui si continuerà eternamente a girare intorno al problema senza risolverlo!

Quanto alla questione dei mutui da contrarsi sia in Italia che all'estero occorre sempre tener presente che nessuno dà nulla per nulla e che, nel campo dei mutui, gli interessi sono particolarmente onerosi.

Debbo precisare, inoltre, che, prima ancora che il problema dell'ammodernamento fosse affrontato, la stampa ne ha parlato, a proposito e molto spesso a sproposito. Siamo alla vigilia elettorale, lo comprendo, ed ognuno cerca di tirare l'acqua al proprio mulino. Ma, permettetemi di affermarlo, ciò non è onesto, inquantochè il Tesoro non è intervenuto con alcun contributo. Io pengo la questione nei giusti termini e cerco di dare il mio contributo alla realizzazione del disegno di legge in esame, ma non posso fare a meno di affermare che continua dovrà essere la nostra disapprovazione quando, per i disegni di legge che vengono presentati al nostro esame, non si trovano adeguati stanziamenti.

Non affermo ciò per spirito polemico, ma solo per portare il mio contributo alla realizzazione di un piano che è da tutti considerato particolarmente urgente da effettuare.

MASSINI. Ritengo doveroso ringraziare l'onorevole Ministro dei trasporti per avere dimostrato la volontà, attraverso il disegno di legge in esame, di eliminare un vecchio an-dazzo, da noi sempre deprecato.

Con il provvedimento in esame si cerca di porre una sanatoria alla situazione deficitaria del bilancio delle Ferrovie e nel contempo si cerca di portare un mezzo di trasporto di larghissimo uso all'altezza delle moderne esigenze. Purtroppo, della situazione deficitaria attuale, chi è che ne fa le spese è, come al solito, il personale.

La traduzione in atto del disegno di legge in esame, per gli oneri extra aziendali che esso comporta, dà però inizio ad una nuova politica dei trasporti.

È evidente l'intenzione del Governo, come traspare dalla relazione del senatore Corbel-lini, di far sì che l'Azienda delle ferrovie dello Stato sia posta in migliori condizioni e ciò non può che rallegrarci. E se finalmente una nuova politica è alla base del provvedi-mento in esame, non è certo da parte nostra, che siamo stati sempre i propugnatori di tale nuova politica, che verrà un parere contrario.

Premesso ciò, occorre anche osservare, per quanto concerne il piano di ammodernamento, che è necessario tener presenti le esigenze non solo delle linee principali, ma anche di quelle longitudinali e trasversali.

Se vogliamo veramente che le Ferrovie dello Stato divengano un fattore propulsivo nella economia del Paese, occorrerà che — come i fiumi vivono in quanto ricevono linfa dagli affluenti — così le grandi linee siano attive in quanto alimentate dalle piccole: sono i singoli centri produttivi che formano l'economia nazionale.

Raccomandazione particolare mi sia con-cessa di fare ai colleghi di Commissione ed all'onorevole Ministro in ordine ai cosiddetti « rami secchi » — intendo i tronchi ferroviari a scarso traffico — privi di colpe e condannati innocenti!

Quanto ai fondi stanziati, fra impianti fissi e mobili, mi corre l'obbligo di precisare che sono assolutamente inadeguati a riparare dan-ni grandissimi. Ma, tant'è: contentiamoci al-meno di questo.

Rammento che in un vecchio progetto di un ex direttore generale delle Ferrovie per un piano di rammodernamento operante si parlava di mille miliardi; poi si scese a 700; quin-di a 250 miliardi: ora siamo a 175 miliardi.

Meraviglia il fatto che il Ministero del tesoro, mentre reperisce fondi per altre branche della attività industriale, non trovi adeguati fondi per la più grande azienda industriale dello Stato che, una volta rimessa in sesto, apporterebbe benefici non comuni alle finan-ze del Paese.

Da questa carenza di contributi statali di-scende la necessità di ricorrere a mutui al-l'estero, mutui per i quali i tassi di interesse non sono certo trascurabili. Anche se la ge-stione delle Ferrovie è autonoma, è lo Stato che in definitiva deve intervenire.

CERABONA. Desidero far presente che non parlerò a lungo. Naturalmente io sono non favorevole, ma favorevolissimo al disegno di legge in discussione e mi rallegro per questo ottimo inizio; trovo però qualche cosa da os-servare su quanto è stato detto nella relazione.

Il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria statale è previsto, in concreto, attraverso una serie di lavori che vedo elen-cati, ma tra i quali non vedo mai indicato un tratto di ferrovie meridionali.

Nella relazione al provvedimento si legge, e l'onorevole Ministro darà spiegazioni in proposito, che è previsto il rinnovamento e il contemporaneo rafforzamento delle travate metalliche del tipo vecchio, sulla linea Villa San Giovanni-Battipaglia e Reggio Calabria-Metaponto.

Questa, cari colleghi, è tutta la parte che concerne la regione calabrese. Elogio l'impo-stazione del disegno di legge sottoposto al no-stro esame, ma mi riservo di dire qualcosa sulle ferrovie del Sud.

Ricordo al Ministro che sarebbe importan-tissimo tenere presente il tronco ferroviario Napoli-Potenza-Metaponto-Taranto.

Vi sono linee ferroviarie del Mezzogiorno che bisogna potenziare e, direi, rifare. Questa è pertanto la raccomandazione che rivolgo al-l'onorevole Ministro; teniamo presente che la

Bari-Taranto è orribile e non si deve pensare solo a Villa S. Giovanni.

Sono queste, ripeto, le osservazioni che desideravo fare, richiamando l'attenzione vigile dell'onorevole Ministro, che effettivamente si occupa e si occuperà ancora di più in seguito dei nostri problemi ferroviari.

CROLLALANZA. Innanzi tutto devo compiacermi con l'onorevole Ministro che ha dato una nuova prova di interessamento per quello che è non solamente il miglioramento della gestione delle Ferrovie dello Stato, ma anche per quello che è il problema fondamentale, cioè l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, che poi ha i suoi riflessi sull'esercizio stesso. Infatti è evidente che se le Ferrovie si ammodernano, si potenziano nella loro attrezzatura, nel loro materiale mobile e fisso, si contribuisce, per altro verso, a migliorare il bilancio delle Ferrovie ed a fronteggiare nello stesso tempo la concorrenza tra la strada e la rotaia.

Riconosciuti esplicitamente i meriti dell'attività dell'onorevole Ministro, devo dichiarare che non sono completamente d'accordo, tranne che per qualche aspetto, con le osservazioni fatte dal senatore Cappellini, ed in parte rapprese dal collega Massini.

Essi hanno osservato che sostanzialmente con questo provvedimento lo Stato non dà alcun apporto concreto, finanziario, con una nuova autorizzazione di spesa, per potenziare il patrimonio delle Ferrovie stesse e quindi per consentire l'ammodernamento del patrimonio ferroviario, ammodernamento che è da tutti auspicato e che risponde non solo ad esigenze di ordine economico statale, ma anche ad una esigenza particolare del bilancio delle Ferrovie.

Siamo d'accordo che l'ideale sarebbe che lo Stato contribuisse direttamente a fronteggiare le nuove esigenze di un complesso di beni patrimoniali che ad esso appartengono.

Però, in pratica, tutte le volte che la nostra Commissione si riunisce, non facciamo che prospettare le esigenze nei vari settori della vita del Paese, il bisogno di nuove provvidenze, di nuove opere, salvo poi ad approvare con senso realistico numerosi provvedimenti ai quali, pur rilevando l'inadeguatezza dei relativi stanziamenti, decidiamo che è necessarie

dar corso, perchè comprendiamo che rappresentano il massimo sforzo che le finanze dello Stato sono in grado di sopportare.

Lo Stato, forse con eccessiva premura, si preoccupa di voler raggiungere il pareggio del bilancio entro breve tempo.

Ora non so fino a che punto questo assillo di voler raggiungere in due, tre o quattro esercizi il pareggio del bilancio dello Stato sia intelligente; perchè le economie sono un nobilissima cosa, ma devono anche essere economie intelligenti, altrimenti diventano contropoduttenti.

Allora, praticamente, per non dilungarmi, la situazione è questa: se fosse stato possibile ottenere per questo ammodernamento delle Ferrovie un fondo adeguato da parte dello Stato, sarebbe stato desiderabile che lo Stato fosse intervenuto. Lo Stato evidentemente non ne ha la possibilità. Allora il Ministro ha dovuto logicamente cercare di correre ai ripari, chiedendo l'autorizzazione a contrarre dei mutui.

Bisogna dare atto al Ministro ed ai colleghi del Tesoro di aver comunque trovato un espediente. Io credo che non vi siano difficoltà a contrarre mutui per 100 miliardi. Vi dirò che all'estero ed in alcuni settori, particolarmente, del mondo finanziario, non si chiede di meglio che di investire denaro in altri Paesi, tra cui l'Italia. Del resto avete visto che con una certa facilità anche la Cassa del Mezzogiorno è riuscita ad ottenere dei prestiti. Vi sono, ad esempio, gli svizzeri che dispongono di molto denaro e che non chiedono di meglio che di investirlo in Italia. Nè ritengo che dei prestiti esteri siano molto più onerosi di quanto potrebbero esserlo i prestiti interni, e vi sono precedenti che dimostrano perfettamente quello che affermo.

Quando si dice che il patrimonio ferroviario è dello Stato e che lo Stato deve quindi intervenire, io dico che è vero. È anche vero però che le ferrovie costituiscono un'azienda industriale.

La realtà è che lo Stato non può, in questo momento, intervenire. Un'azienda autonoma come quella delle Ferrovie dello Stato, se giustamente sottolinea in molte circostanze — e l'ha prospettato quando si è trattato di farsi

rimborsare le prestazioni per conto di terzi — che è un'azienda industriale, evidentemente deve essere considerata azienda industriale anche quando deve assumersi determinati oneri.

Di questi oneri si dovrà tener conto ai fini dell'ammortamento dei capitali investiti; ed è auspicabile che l'ammodernamento della rete porti ad economie di gestione tali da consentire il totale ammortamento delle somme mutuate, nonchè ad un miglioramento nella situazione di bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Motivo di preoccupazione invece, a mio avviso, potrebbe essere l'utilizzo di una parte dei fondi che, già stanziati nel bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato, vengono ai sensi del provvedimento in esame ad essere impegnati anticipatamente, per consentire all'Amministrazione ferroviaria di effettuare determinate commesse di materiale occorrente.

A questo punto vorrei un chiarimento dall'onorevole Ministro: vorrei sapere se lo storino, cioè l'utilizzo in precedenza di fondi stanziati per vari esercizi futuri può rappresentare una minore disponibilità per quella che è la manutenzione ordinaria degli impianti.

Gli accordi presi dal nostro relatore e tendenti a diminuire da 75 a 50 miliardi la somma intesa a integrare i 100 miliardi da prendere in prestito all'estero diminuiscono comunque le nostre preoccupazioni, e se, d'altra parte, non vi sono migliori soluzioni, purtroppo bisogna accettare realisticamente la situazione.

Correggendo quello che è stato detto dal collega Cerabona, devo riconoscere che parte cospicua degli stanziamenti previsti è destinata a favore del Mezzogiorno, perchè quando si parla del tronco ferroviario Villa San Giovanni-Modane si parla di un tratto che attraversa il Mezzogiorno. Quando si parla della elettrificazione della Pescara-Ancona si parla di opere riguardanti una zona che, se anche geograficamente fa parte dell'Italia centrale, economicamente si può considerare appartenente al Mezzogiorno. Altrettanto dicasi per la ferrovia Reggio Calabria-Metaponto, per lo stretto di Messina, per Battipaglia e per Potenza.

Quindi dobbiamo riconoscere che un avvio a soluzione dell'annosa questione dell'ammortamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno è stato seriamente considerato dall'onorevole Ministro.

Anzi, devo riconoscere che in questi ultimi anni un certo miglioramento nelle condizioni dei trasporti del Mezzogiorno si è verificato con l'elettrificazione della linea Roma-Foggia e della San Severo-Pescara, con l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est, con l'inizio della sistemazione e del potenziamento della linea che da Reggio Calabria va verso il Nord, e anche con parte dei lavori che si eseguono sulla Jonica.

Solamente devo rilevare che purtroppo si è cominciato tardi a considerare il problema. Il provvedimento in discussione non può che parzialmente risolvere un complesso di problemi che riguardano il Mezzogiorno. Non c'è quindi che da rivolgere una raccomandazione all'onorevole Ministro: che sia curata al massimo questa politica di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie nel Mezzogiorno, perchè la rete ferroviaria esistente nel Sud, con le sue lacune, con i suoi errori di impostazione iniziali, con la costruzione di ferrovie come le Calabro-Lucane che ha compromesso la soluzione dei problemi economici del Mezzogiorno, non è attualmente in grado di far fronte alle esigenze dell'Italia meridionale.

Il problema degli ammodernamenti delle ferrovie statali non può, infine, essere risolto con i fondi stanziati, nè con i 250 miliardi in un primo tempo richiesti. Questo terrei a rilevare.

D'altra parte, nella esecuzione delle opere non possono non tenersi presenti particolari situazioni regionali. Nel Mezzogiorno d'Italia la situazione è tale che vi sono treni che, possiamo affermare, viaggiano quando possono e che logicamente contribuiscono a creare il passivo delle ferrovie più di quanto non vi contribuiscano le ferrovie del Nord. Se tale è la situazione, ritengo che proporzionalmente debba essere tenuto presente, nella esecuzione delle opere di riattamento ed ammodernamento, il Mezzogiorno d'Italia. Ecco perchè sono costretto a rilevare che la somma stan-

ziata mi sembra non corrispondere alle necessità vive e palpitanti del sistema ferroviario italiano. Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame purchè esso venga considerato come una prima fase dell'opera di ammodernamento.

Per i tronchi ferroviari secondari si è affermato che vi si provvederà con altri provvedimenti, ma anche in questo caso i fondi sono men che modesti.

Noi abbiamo necessità, al fine di rendere attivo l'esercizio delle Ferrovie dello Stato di eliminare anche i cosiddetti « rami secchi », e cioè i tronchi ferroviari la cui gestione è eccessivamente deficitaria. Il problema delle ferrovie del Mezzogiorno non è stato ancora affrontato, pur rivestendo particolare importanza. Nè può essere dimenticata la Sicilia: andare da un punto all'altro dell'isola con le ferrovie a scartamento ridotto, percorrere solo 100 chilometri, significa impiegare lo stesso tempo che si impiegherebbe per andare da Bari a Roma!

E il problema delle Calabro-Lucane? Anche in questo settore vi sono molti « rami secchi »: si tratta di un grosso errore tecnico-economico che grava sul bilancio dei trasporti per cifre cospicue di sussidi chilometrici, i quali assorbono gran parte dei fondi a disposizione del Ministero. Insomma, visto che si è armati delle migliori intenzioni e dato che ci si presenta l'opportunità, cogliamo l'occasione per eliminare una volta per tutte i « rami secchi ».

Forse il Ministro Angelini non si rende conto, per non avervi mai viaggiato, di cosa significhi servirsi della Matera-Metaponto. A prescindere da qualsiasi altra considerazione di ordine tecnico, per andare da Matera a Bari ci vogliono la bellezza di cinque ore! Evidentemente, con ammodernamenti effettuati attraverso raccordi e correzioni del tracciato, tale linea può essere migliorata.

Pongo il problema, non perchè mi illuda di vederlo risolto *ipso facto*, nè perchè, profitando della presenza del ministro Angelini voglia particolari assicurazioni, ma perchè, sia pure in un primo provvedimento, e con gli espedienti che si riterrà opportuni adottare, si tengano presenti anche le necessità delle ferrovie secondarie.

PORCELLINI. L'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria italiana debbono essere attuati e risolti nel più breve tempo possibile, prima cioè che i nuovi impianti siano superati da altri, più perfetti, messi a punto nelle more della realizzazione delle opere, dai progressi della tecnica moderna. Ma non è giusto che lo sforzo per la realizzazione e la traduzione in atto di tale piano debba gravare esclusivamente sull'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, costretta per giunta a ricorrere addirittura a prestiti esteri. E lo Stato, e per esso il Ministero del tesoro, che deve contribuire.

. Se realmente lo Stato vuole portare le ferrovie a quel livello che meritano non può assolutamente esimersi dal contribuire all'ammodernamento di esse, apportando un adeguato contributo di fondi.

Le ferrovie italiane, nel sistema internazionale, pur non essendo le migliori, non sono neppure le peggiori, e se si vuole provvedere al loro ammodernamento ciò non può che fare piacere e trovare tutti concordi. Naturalmente tutto deve essere fatto con ponderazione e gradualità. Occorre migliorare le vetture e le macchine, non trascurando di considerare i problemi della sicurezza nella marcia dei treni. Dicendo ciò, intendo riferirmi all'annoso problema dei passaggi a livello.

Se non erro circa due anni fa in Parlamento venne dichiarato che il Governo aveva messo a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria la somma di lire 30 miliardi per risolvere il problema dei passaggi a livello. Come al solito, prima della realizzazione di tale importantissimo piano, non è mancato l'incidente. Mi riferisco al disastro di Codogno. Si sia trattato di fatalità o di disgrazia, non so.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Il disastro di Codogno non ha nulla a che vedere con il disegno di legge in discussione.

CAPPELLINI. Può darsi anche, ma il problema dei passaggi a livello rimane!

ANGELINI, Ministro dei trasporti. È bene chiarire una volta per sempre che in quel

caso il passaggio a livello aveva una importanza relativa: sono stato sul luogo del disastro ed ho veduto due piazzuole dove avrebbero potuto trovare posto due autotreni con rimorchio. Se il conduttore dell'autotreno non ha avuto presenza di spirito, se la macchina non si è messa in moto, ciò non deve essere attribuito a colpa del casellante. E giacchè siamo in argomento, colgo l'occasione per far rilevare che da una recente statistica è risultato che il 95 per cento degli incidenti è da attribuirsi alla indisciplina dei cittadini. Su 545 casi presi in esame, in 486 è stata riscontrata la responsabilità del cittadino. E non ho mancato di adoperarmi per liberare il casellante di Codogno dal carcere, perchè quando si è incolpati ingiustamente, mentre si compie il proprio dovere, si ha il diritto di essere difesi.

PORCELLINI. Che sia stata riconosciuta la innocenza del casellante di Codogno non può che farmi piacere. Comunque il ministro Angelini ebbe o no occasione di dichiarare, proprio a Codogno: «È necessario sistemare questo passaggio a livello creando un soprapassaggio»? Ora io ho preso lo spunto dalla sua dichiarazione per dire che il problema dei passaggi a livello deve essere affrontato: quale migliore occasione di parlarne, oggi che si discute dell'ammodernamento del sistema ferroviario italiano? Che abbiano voce in capitolo l'A.N.A.S., le Province ed i Comuni non esclude che la maggiore interessata sia l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Se si vuole che i treni siano sicuri non vi è altro mezzo che l'eliminazione dei passaggi a livello. È l'Amministrazione delle ferrovie che deve prendere l'iniziativa: A.N.A.S., Province e Comuni daranno il loro contributo alla soluzione del problema dei passaggi a livello.

Sul disegno di legge in discussione, poi, debbo rilevare che quando nel 1905 lo Stato decise di gestire in proprio le ferrovie, lo fece per evitare grosse speculazioni. Se ora il bilancio delle Ferrovie dello Stato è deficitario si provveda economizzando nelle spese superflue, ma non dimenticando che le ferrovie sono patrimonio dello Stato.

Non mi sembra logico risolvere il problema ricorrendo all'accensione di mutui all'estero, come se tali mutui venissero concessi gratuitamente: rammentate che si tratterà di nuovi oneri che graveranno sull'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Noi voteremo favorevolmente sul disegno di legge in discussione perchè con esso si dà l'avvio all'opera di rammodernamento delle Ferrovie dello Stato e ciò ci trova consenzienti, ma non possiamo fare a meno di rilevare come debba essere assolutamente tenuta presente l'opportunità di far fronte al piano di ammortamento delle spese attraverso contributi statali e non già attraverso prestiti assunti in proprio dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

PUCCI. I problemi del genere di quelli che il disegno di legge in esame intende risolvere sono problemi di fondo della politica economica italiana e non debbono essere esaminati negli scorci della legislatura, quando cioè non si ha più il tempo di apportare eventuali emendamenti e quando, quasi a forza, si è costretti ad esprimere voto favorevole, se non si vuole perdere anche il poco che è stato concesso.

Un disegno di legge, se riconosciuto difettoso nella sua articolazione, deve essere convenientemente modificato.

L'organismo delle ferrovie italiane, per quanto ogni tanto non manchi, da parte degli utenti, qualche ... sgradito apprezzamento, è amato dal popolo italiano.

Ora, è proprio vero che il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato è scaturito da una esigenza immediata? Non va forse messo in relazione con i programmi del Mercato comune europeo? Quali sono i precisi impegni che il Governo italiano ha assunto di fronte a tale organismo internazionale? Il M.E.C. ha forse imposto dei programmi generali di rammodernamenti stradali e ferroviari?

Rammento che quando venne votata la legge sul Mercato comune europeo qualcuno della mia parte politica dovette intervenire, per rilevare che un eventuale rammodernamento del sistema ferroviario italiano avrebbe comportato una spesa di centinaia di miliardi.

Ho l'impressione che in tutta la politica italiana vi sia sempre la volontà di celare al popolo la realtà della situazione.

Sono perfettamente convinto che le ferrovie italiane sono del tutto inadeguate alle esigenze di una vita moderna. Il Presidente Corbellini ha illustrato le possibilità fornite dalla tecnica nel campo delle ferrovie: questa è l'occasione buona per farle conoscere al popolo, che giustamente si lamenta di essere tenuto all'oscuro di tutto.

Credete che il Governo possa fare di sua iniziativa, adeguandosi a certe situazioni, senza metterne al corrente l'opinione pubblica italiana, la quale è malamente informata dalla stampa?

Quali sono in realtà gli impegni presi, con riferimento al trattato del Mercato comune europeo, dal Governo italiano?

Il problema, credetemi, è solo uno: conoscere il valore dei piani, non importa se essi siano decennali, quinquennali o quadriennali. L'importante è che li si conosca: ciò aiuterà anche il cittadino ad avere maggiore pazienza, a rendersi conto della povertà del bilancio italiano e, forse, a considerare sotto una luce nuova la politica del Governo.

Il Ministro, nella sua permanenza al Ministero, ha afferrato queste esigenze, ma occorre che le faccia conoscere a noi, o a coloro che verranno, con un piano organico, senza aver timore di denunciare le miserie del nostro Paese; le denunci, poiché noi vogliamo esserne consapevoli, vogliamo partecipare tutti all'opera di risanamento economico della Nazione. I problemi della tecnica moderna ferroviaria sono molti e gravi, e non è con una politica di silenzio sulle carenze e sulle insufficienze, che si potranno risolvere; occorre invece affrontare la situazione con serietà e consapevolezza.

La Germania ha dimostrato come si fa una politica economica nel settore nazionale, ed ha dimostrato quali possano essere le facoltà di recupero di un Paese. Sappiamo, è vero, che il potenziale economico germanico è diverso, che gli interventi esteri e la sua politica hanno favorito questa ripresa; ma noi non siamo stati capaci di favorire in modo concreto la ripresa economica italiana.

Di fronte al Mercato comune europeo, di cui si parla tanto, siamo convinti che con 175 miliardi ci adegueremo alle esigenze che esso comporterà? Siamo convinti che la frutta e gli agrumi del meridione potranno raggiungere con notevole rapidità quei centri dove la richiesta è più forte? Non voglio dire con questo che il disegno di legge in discussione non sarà da noi approvato; ma bisogna essere consci che non con le briole si risolvono i problemi. Dobbiamo aver chiara la visione della situazione; e non soltanto noi, ma anche i ferrovieri italiani, ai quali vengono chiesti continui sacrifici. Anche essi validamente contribuiscono ad una sana politica nazionale dei trasporti, e si deve fare appello a loro se si vuol perseguire un effettivo progresso nel settore ferroviario.

RESTAGNO. Sul disegno di legge in esame mi sembra che la discussione sia stata veramente ampia, il che dimostra l'interesse di tutti i componenti della nostra Commissione per un problema di così grande importanza, e dimostra altresì che tutti noi abbiamo fiducia nella grande azienda delle Ferrovie dello Stato e che cerchiamo di fare del nostro meglio per contribuire al suo perfezionamento.

Voglio associarmi all'apprezzamento che è stato rivolto da alcuni colleghi all'onorevole Ministro, perchè egli ha impresso un ritmo più alacre e costruttivo alla soluzione di grossi problemi che, da tempo, attendevano di essere affrontati e portati a compimento. Accenno al problema degli oneri, di competenza di altre amministrazioni, ed accenno all'opera di ammodernamento di cui il disegno di legge in discussione rappresenta un inizio.

Sono state mosse delle critiche all'impostazione finanziaria del problema. Io, avendo qualche esperienza nel ramo, ritengo che tali critiche non siano giustificate.

Naturalmente, se le condizioni dello Stato consentissero di attingere ai fondi del Tesoro per quest'opera di ammodernamento, nulla vi sarebbe di meglio. Ma purtroppo sappiamo quali sono le condizioni dello Stato in anni come questi, in cui occorre affrontare e risolvere, sia pure parzialmente, infiniti problemi.

Qui esiste una questione di priorità. Di fronte all'esigenza di attingere al Tesoro, ad esempio, per le pensioni, per gli adeguamenti degli stipendi, per costruire le case per coloro che ancora non le hanno, io sono ben lieto che le aziende autonome trovino con forze proprie quel poco denaro che hanno la possibilità di realizzare, e che non impediscano quindi al Tesoro di sopperire ad altre esigenze che hanno carattere più urgente di questa dal punto di vista della socialità, dell'equità e della giustizia. Mi domando, quindi, perché vogliamo criticare la formula di finanziamento prevista dal disegno di legge in discussione.

Cosa si propone di fare l'Azienda ferroviaria? Semplicemente ciò che si propongono di fare tutte le buone aziende che, quando non riescono ad aumentare il capitale azionario, ricorrono naturalmente alle obbligazioni e ai prestiti. L'Azienda delle ferrovie dello Stato, di tanta importanza, in possesso di un patrimonio così rilevante, è logico che si serva del credito che può godere nei confronti del mercato internazionale, per poter ottenere quei fondi che, altrimenti, non avrebbe possibilità di assicurarsi.

È comprensibile che siano state mosse delle critiche, ma, se vogliamo approfondire il problema, dobbiamo riconoscere che l'Amministrazione dei trasporti ha seguito una buona linea di condotta quando, non avendo la possibilità di avere molto denaro a disposizione per affrontare il problema, ha deciso di ricorrere al credito. Vediamo che tutte le aziende che operano in un settore ampio, come potrebbe essere ad esempio quello degli acquedotti, fanno appello a prestiti obbligazionari quando non riescono ad aumentare il capitale per affrontare i loro problemi.

Come ripeto, quindi, ritengo sia bene che, nello stato in cui ci troviamo, l'operazione finanziaria sia impostata in tal modo, ed è bene che in tal modo si realizzi.

È stato fatto cenno ad altri problemi, ad esempio a quello dei passaggi a livello. Si tratta, evidentemente, di un problema enorme, che non possiamo affrontare in questa sede; certamente, però, la nuova legislatura dovrà porlo come uno dei primi argomenti

da affrontare; e poichè sorgerà la questione della competenza, penso che a questo proposito dovranno concorrere le forze congiunte di tutti gli organismi interessati: l'Azienda della strada, le Province, i Comuni e, naturalmente in primo luogo, l'Azienda ferroviaria. Penso, cioè, che questo problema, che è di interesse generale, dovrà essere risolto attraverso un organo, anche di carattere provinciale, nel quale siano rappresentate tutte queste forze. Sono sicuro che, in certi casi, alcuni Comuni e alcune Province saranno disposti anche a contrarre dei debiti pur di concorrere in misura adeguata a tale indilazionabile opera.

Mi auguro quindi che la prossima legislatura abbia ad affrontare la questione fin dall'inizio.

Voglio fare un breve accenno a quello che è un problema recente, ovvero alla riduzione delle classi ferroviarie da prima, seconda e terza, a prima e seconda. Quando si addivenne a questa decisione, fu promesso che il materiale sarebbe stato adeguato alla innovazione. Richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di un effettivo adeguamento, perché vi sono delle vetture, che prima erano di terza classe e che adesso sono adibite alla prima e alla seconda classe.

Vi è poi la questione della pulizia delle carrozze che, specialmente in alcune zone, lascia a desiderare. Si tratta di una questione di dignità e di decoro, che ha un'importanza notevole.

Termino accennando ad un problema particolare: mi riferisco alla linea Roma-Napoli via Cassino, che è stata una delle prime linee ferroviarie italiane e che ormai è in condizioni di vero e proprio abbandono. Su questo argomento ho avuto il piacere di richiamare l'attenzione del Ministro Angelini come, a suo tempo, quella del Ministro Corbellini. Si tratta di una strada che non si può lasciare nelle condizioni attuali, poichè svolge funzioni insostituibili di raccordo fra il Lazio, la Campania, il Molise e le Puglie.

Bisogna che tutto il traffico proveniente dalla parte orientale del Paese venga avviato su questa linea, che è la più breve, ma per far questo occorre che la linea sia sistemata

in modo adeguato. Vi sono dei tratti, in cui prima della guerra esisteva un doppio binario. Dopo dodici anni tale doppio binario, trafugato dai tedeschi, manca ancora.

È necessario, come ha promesso l'onorevole Ministro, un attento studio; e sono necessari dei provvedimenti, affinchè questa linea, che è veramente importante, possa rispondere a tutte le esigenze.

CROLLALANZA. Vi era il progetto per la famosa direttissima Roma-Puglie, che una volta era stata riconosciuta di preminente interesse nazionale.

RESTAGNO. Da molto tempo non vedo questo progetto incluso nei programmi, malgrado tante volte abbia richiamato l'attenzione degli organi competenti sul problema.

SANMARTINO. Dirò poche parole, anche a nome del collega Molinari.

È inutile che mi dilunghi sulle condizioni di arretratezza delle ferrovie in Sicilia. Sono sicuro che l'onorevole Ministro ha presenti le nostre esigenze, per cui non ripeterò istanze, preghiere e sollecitazioni già fatte altre volte. Vi sono delle situazioni veramente dolorose, che incidono poi sull'economia e sulla vita generale della Nazione, perchè quando c'è un organo ammalato tutto il corpo è ammalato.

In provincia di Agrigento, ad esempio, c'è il tratto Castelvetrano-Porto Empedocle che dovrebbe completare un periplo di strada ferrata mancante di questo tratto. Da tempo abbiamo sollecitato il provvedimento, si è anche avuto un voto favorevole del Senato, ma purtroppo nulla si è potuto in pratica ottenere.

Mi permetto di pregare l'onorevole Ministro, che tanto impulso ha dato all'attività in questo settore e al quale perciò dobbiamo essere grati, di voler ricordare anche il problema che ho accennato affinchè i lavori della Castelvetrano-Porto Empedocle possano essere completati.

A Canicattì, inoltre, è già stata approvata la costruzione di un sottopassaggio, perchè si

sono verificati inconvenienti gravi, sia per le persone che per le merci. Dal momento che il nodo ferroviario di Canicattì ha una notevolissima importanza, prego il Ministro di voler sollecitare anche il finanziamento per questo sottopassaggio. Ho alcune lettere, inviatemi l'anno scorso, nelle quali si diceva che il sottopassaggio sarebbe stato costruito; ed infatti la costruzione è già stata iniziata, ma i miei concittadini si sono allarmati quando hanno visto che, per evitare un crollo, lo scavo è stato interrato.

Voglio augurarmi che il lavoro venga condotto a termine quanto prima è possibile.

BUIZZA. Voglio anch'io ringraziare l'onorevole Ministro perchè finalmente, dopo il completamento della ricostruzione delle ferrovie, ci viene presentato un programma di aggiornamento, di ammodernamento, di potenziamento delle stesse.

Nella relazione al disegno di legge in discussione sono partitamente indicati i gruppi di lavori da eseguire e sono precise le somme occorrenti per i lavori stessi. Inoltre, sempre nella relazione è scritto che: « Per ogni investimento sono stati attentamente vagliati:

il grado di urgenza, in relazione alle esigenze del traffico e del servizio ferroviario;

e la redditività, risultante dalle economie dirette e indirette realizzabili con l'impiego di nuovi e più moderni mezzi e sistemi di esercizio, in rapporto al costo dell'investimento ».

Ho esaminato i tredici capitoli del programma relativi ad altrettanti lavori da eseguire. Essi si riferiscono, ad esempio, al « recupero del preoccupante arretrato di rinnovamento dell'armamento e contemporaneo rafforzamento per una estesa di circa 2.000 chilometri di binario e di circa 4.800 deviatoi sulle linee dorsali e trasversali a fortissimo traffico (Villa San Giovanni-Milano, Roma-Torino-Modane e Torino-Milano-Trieste) ». A proposito della linea Torino-Milano-Trieste, che percorro abitualmente, devo precisare che, dopo l'elettrificazione della Milano-Venezia, ci siamo accorti di non aver realizzato una decisiva economia di tempo, perchè le velocità svi-

luppabili con i nuovi impianti sono limitate ancora dall'armamento, che non è stato ammodernato; il guadagno di tempo che si è avuto, insomma, è molto inferiore a quello che avrebbe dovuto essere rispetto alla innovazione che è stata fatta, perchè abbiamo un armamento troppo leggero, abbiamo traverse messe a distanza troppo grande. Si è provveduto a tutto ciò che riguardava l'impianto aereo, alla sostituzione delle locomotive 691 con i locomotori elettrici, ma rimane ancora da ammodernare l'armamento.

Sempre nella relazione al provvedimento, si fa poi cenno al « rinnovamento e contemporaneo rafforzamento delle travate metalliche di tipo vetusto ancora esistenti sulle linee Villa San Giovanni-Battipaglia e Reggio Calabria-Metaponto, onde consentirvi il transito di convogli con maggior peso assiale e più elevate velocità ».

Mi fu insegnato che la durata economica di un ponte metallico era di 75 anni. Credo che questi ponti abbiano più di 75 anni, e penso che con l'ammodernamento dei ponti metallici si venga a favorire l'impiego di maggiori velocità.

Vedo ancora, nella relazione, elencati i lavori relativi alla « trasformazione dell'esercizio da corrente trifase a corrente continua di un primo gruppo di circa 150 chilometri di linee liguri-piemontesi (Genova-Alessandria, Alessandria-Voghera, Arquata-Tortona, Novi-Tortona, eccetera), quale inizio del non dilazionabile provvedimento di rinnovamento dei vetusti impianti di trazione elettrica dei compartimenti di Torino e Genova ».

Tutti gli anni, in occasione della discussione del bilancio dei Trasporti, sentiamo parlare del famoso triangolo Genova-Alessandria-Torino; si tratta infatti di un problema che richiede pronta e indifferibile soluzione.

Tra i vari lavori indicati nella relazione sono compresi quelli concernenti lo « sviluppo degli impianti per la produzione di energia elettrica, onde poter disporre di almeno altri 600 milioni di chilovatt annui, per complessivi 12 milioni ». È evidente che per diminuire il consumo di carbone, è necessario reperire la energia elettrica che è necessaria.

L'importo complessivo dei lavori elencati è di 250 miliardi.

Mi pare che il programma si occupi essenzialmente di materiali e di impianti che si trovano proprio sulle linee principali; non abbiamo quindi alcun timore di ammodernare delle linee che domani potrebbero essere sopprese.

I 250 miliardi sono stati ridotti a 175. Di questi, 75 vengono dati dal bilancio delle Ferrovie, mentre gli altri dovranno essere reperiti con delle operazioni di mutuo; che si tratti di capitali italiani o esteri importa poco. Con questi primi 175 miliardi, anche se non si tratta di una gran somma, diamo corso all'esecuzione di una larghissima parte del programma.

Sono del parere, e l'ho affermato anche in altre occasioni, ad esempio quando per la Calabria furono stanziati 204 miliardi in luogo dei 350 che occorrevano, di prendere intanto la somma che viene messa a disposizione e di cominciare ad eseguire i lavori nel modo migliore; lungo la strada, in seguito, troveremo il denaro che ora manca.

Sono quindi favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione.

VACCARO. Mi permetto di richiamare l'attenzione della Commissione sulla necessità di provvedere non soltanto alle grandi linee di traffico ma anche alle minori; non si deve curare la sola direttrice di marcia, ma anche le confluenti, le trasversali, le linee che da Milano conducono a Reggio Calabria, le linee dell'Adriatico e le linee interne che dai piccoli centri portano verso le metropoli.

Chiamate tali linee « affluenti », come dice il collega Massini, o come meglio credete, ma facciamo in modo che non si ripeta quello che avvenne all'epoca di Cavour, allorquando vennero create le grandi linee di comunicazione sul Tirreno e sullo Jonio e si lasciò la Calabria totalmente priva di mezzi di comunicazione, mezzi che furono costruiti in un secondo tempo con la Cosenza-Sibari e, nel 1915 con la famosa Paola-Cosenza, ancora da condurre a termine. Inoltre bisognerebbe pensare ad un raccordo Cosenza-Sibari. Vi è un tratto, nei pressi della stazione di San Marco, in cui

un convoglio ferroviario di venti vagoni è costretto a superare la pendenza che caratterizza quel tronco in due volte: cioè il locomotore può percorrere quel tratto trainando non più di dieci vetture.

Inutile aggiungere che persistendo tale stato di cose i rapporti con le Puglie divengono sempre più difficili.

Quanto alla Cosenza-Paola, per quanto io personalmente sia riuscito a reperire i fondi necessari, attraverso una erogazione della Cassa di risparmio che ci è venuta incontro con grande comprensione e generosità, tale tronco ancora deve essere completato, e sì che un'eventuale comunicazione diretta con le linee ioniche potrebbe apportare alle zone attraversate da tale tronco ferroviario non pochi benefici.

BARBARO. Nel compiacermi per la presentazione del disegno di legge in esame, che risolverà un problema di veramente grande importanza nazionale ed internazionale, osservo che le mie critiche saranno articolate da tre osservazioni: una generalissima, una meno generale, ed una particolarissima.

La generalissima è la seguente: è evidentemente opportuno avere un piano completo e lungimirante di tutto ciò che si vuole fare; particolarmente nel caso in cui si tratti di opere pubbliche, siano esse ferroviarie o stradali, in quanto tali opere sono maggiormente seguite e sentite dalle popolazioni interessate.

Gradiremmo conoscere effettivamente il quadro completo delle necessità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, necessità che credo si riassumano nell'ammodernamento o nella trasformazione di tutte quelle grandi linee, specialmente longitudinali, che servono a collegare il sud al nord d'Italia, e che costituiscono le arterie ferroviarie italiane più importanti, senza trascurare, s'intende, gli «affluenti» come dice il senatore Massini. È evidente che sia la linea ionico-adriatica, che quella tirrenica debbono essere poste al più presto nelle migliori condizioni di potenziamento e quindi di rendimento.

Quanto è accaduto sulla Reggio-Roma per ben tre volte in un solo giorno — e a questo proposito mi corre l'obbligo di dichiarare, che

sto per presentare un'interpellanza — mi fa ritornare alla mente un piano, che seguo da trenta anni: se si concentra il traffico su di una sola linea, sia pure essa importantissima, si registra — a causa della frequenza, della pesantezza e della velocità dei convogli — una usura tale, che gli impianti ne soffrono ben presto, mentre accettando la tesi del Presidente Corbellini e mia, e dirottando in parte il traffico su un'altra grande linea, e cioè sulla ionico-adriatica, tale usura è di molto ridotta; il che permette una maggiore resistenza degli impianti ferroviari fissi. Conseguenza diretta di una tale tesi sono la elettrificazione e il raddoppiamento anche verso la zona o meglio il litorale dello Jonio e dello Adriatico. Le trazioni mediante i locomotori diesel possono essere tenute presenti per le linee minori; ma per le linee ad intenso traffico no!

Vengo ora all'ultimo punto: la relazione parla di linee Villa San Giovanni-Battipaglia e Reggio Calabria-Metaponto; ma in verità, bisogna parlare delle due linee: Reggio Calabria-Villa San Giovanni-Battipaglia e Reggio Calabria-Metaponto. Si tratta, infatti, di una medesima cosa, e cioè della medesima importantissima linea nella sua parte settentrionale, o meglio di un solo grande parco ferroviario, che con Messina costituisce un triangolo, e che serve a smistare il traffico grandissimo e sempre crescente, oltreché tra la orientale e la settentrionale sicula, fra le due grandi linee longitudinali e litoranee: la ionico-adriatica e la tirrenica. Mi sembra quindi, che debba esservi un errore materiale, perché è ridicolo fare queste differenze per una medesima attrezzatura ferroviaria, che, meglio ancora, può essere considerata come una sola, anche se grandissima, stazione.

Io pregherei perciò di volere considerare le linee nella loro interezza, e senza queste piccole distinzioni, che danneggerebbero il traffico proprio nel punto di maggiore intensità, fecondità e importanza!

TARTUFOLOI. Faccio mie le espressioni più elogiative che sono state qui pronunciate dai colleghi, e le raddoppio per esprimere i miei sentimenti di riconoscenza al Ministro che ha operato e sta operando in questo settore.

Vedo che nel programma dei lavori è inclusa la elettrificazione della linea Pescara-Ancona, e so che si sta già facendo quanto è necessario.

Non ho visto il piano generale, ma penso contenga il raddoppiamento del binario che riguarda la linea adriatica; infatti, se esso sarà raddoppiato, potranno essere risolti grandi problemi del traffico continentale, altrimenti, sia pure elettrificando le linee, si continueranno a verificare tutte le difficoltà e gli ingorghi che oggi dobbiamo registrare.

Come ripeto, ringrazio il Ministro, ed aggiungo che la nostra attesa è proiettata nel tempo a causa del legittimo e doveroso temperamento di tutte le esigenze.

PRESIDENTE, relatore. Vorrei fare una precisazione a proposito di quanto ho detto come relatore, circa la politica dei trasporti nel Mercato comune europeo, in risposta a quanto ha detto il senatore Pucci.

A pagina 39 della mia relazione al disegno di legge sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1959 », si legge:

« I primi studi sulla politica dei trasporti del Mercato comune europeo furono esaminati nella Conferenza di Messina del 1956 dai rappresentanti a livello governativo dei sei Paesi membri della Comunità europea del carbone e dell'acciaio (C.E.C.A.). La relazione finale del Comitato intergovernativo appositamente creato, fu presentata ai Ministri degli affari esteri dei sei Paesi il 26 aprile 1956. Essa fu esaminata e discussa nelle Conferenze di Venezia del 29-30 maggio e di Bruxelles del 26 giugno e del 15 settembre successivi.

La parte prima della relazione (punto terzo) tratta del Mercato comune che dovrebbe avere lo scopo di creare una vasta zona di politica economica comune fra i Paesi membri della C.E.C.A., costituenti una potente unità di produzione e permettente una espansione continua, un'accresciuta stabilità, un rialzo del tenore di vita, e lo sviluppo di armoniche relazioni tra i Paesi associati ».

Nel successivo programma relativo ai trasporti del Mercato comune europeo, oltre alla

« unificazione delle tariffe e delle norme di trasporto nelle relazioni internazionali che interessano il Mercato comune » e all'« elaborazione di un programma organico di trasporti fra i Paesi aderenti », vi è anche il « finanziamento degli investimenti necessari allo sviluppo dei trasporti che interessano il Mercato europeo ».

CAPPELLINI. Agli innumerevoli elogi che sono stati tributati all'onorevole Ministro, e ai quali del resto anch'io mi associo, mi si vorrà consentire di unire una nota critica supplementare; ciò in relazione agli interventi che con tanto interesse ho ascoltato.

Ancora una volta, per quanto concerne le Ferrovie, il Tesoro non interviene con i suoi finanziamenti. Noi sappiamo che le ferrovie in concessione, forse appunto perché tali, hanno beneficiato di finanziamenti del Tesoro, mentre l'Azienda delle ferrovie dello Stato, che assolve una funzione sociale di grande rilievo, non ha avuto finora benefici di questo genere.

Vorrei ricordare un precedente (e non certamente per criticarlo) che si verificò quando il Governo concesse all'E.N.I. un fondo di dotazione. Nulla pertanto vieterebbe che il Tesoro desse all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un fondo di dotazione per l'ammodernamento della sua rete.

E la mia critica è rivolta al fatto che il Ministro non si è battuto sufficientemente, in sede di Consiglio dei ministri, per ottenere un finanziamento di questa natura a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'ammodernamento della rete. Condivido le osservazioni fatte dal collega Crollalanza per quanto concerne l'interessamento del Ministro e la vivacità delle sue richieste; ma la conclusione è che egli non ha ottenuto nulla. Un Ministro più diligente, fattivo e dinamico poteva e doveva insistere maggiormente, giungendo magari a minacciare di ritirarsi.

Vi è poi un'altra questione: il collega Restagno, quando fu relatore sul bilancio dei Trasporti, elencò alcune linee di interesse nazionale che avrebbero dovuto essere ricostruite. Ora, non mi sembra che il piano di ammodernamento contempli anche la ricostru-

zione di tali linee, nonostante che le osservazioni del collega Restagno fossero state riconosciute giuste dall'onorevole Ministro allora in carica.

Dalla guerra ad oggi sono passati molti anni; e pertanto mi auguravo e speravo che, in questo piano di ammortamento, si pensasse anche a provvedere agli stanziamenti necessari alla ricostruzione delle linee che sono state distrutte dalla guerra.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Debbo anzitutto ringraziare il Presidente e relatore che, anche questa volta, ha offerto a me, alla Amministrazione e al Governo una così illuminata solidarietà in un problema di tanta importanza.

Voglio dare una notizia che farà certamente piacere alla Commissione: circa mezz'ora fa la Camera ha approvato all'unanimità il disegno di legge concernente lo stato giuridico dei ferrovieri. Ciò rappresenta una benemerenza per il Senato che, avendo esaminato il provvedimento con tanta competenza e tanta buona volontà, ha permesso di inviare all'altro ramo del Parlamento un testo che è stato approvato pienamente nello spazio di appena due ore. La materia umana è sempre alla base di tutti i provvedimenti; se non è a posto il personale che si trova nell'Amministrazione nell'interesse della collettività, è inutile fare degli ammodernamenti. Attraverso le leggi votate in questa legislatura, quindi, abbiamo cercato di andare incontro al personale; non saremo arrivati a risolvere tutti i problemi, ma grandi ostacoli si sono potuti superare.

Devo dire che, quando ho assunto l'incarico ministeriale, due anni e mezzo or sono, non ero digiuno di questa materia, poichè per sette anni sono stato presidente della Commissione dei trasporti alla Camera, e sono stato anche relatore sui bilanci. Mi sono appassionato a questa materia, ed ho vissuto l'epoca difficile della ricostruzione, dando all'amico Corbellini che allora era Ministro, una collaborazione affettuosa.

Certamente mi sono trovato di fronte ad una situazione non facile da risolvere. Non dico che tutto sia stato risolto, perchè occorrebbero per questo altre forze ed altre pos-

sibilità, ma abbiamo cercato di cominciare bene, interpretando le giuste esigenze del nostro Paese, principalmente quella che vuole questa grande azienda ferroviaria, che appartiene agli italiani, al servizio degli interessi legittimi e progredienti della nostra collettività.

Posso dire al senatore Cappellini che ho fatto tutto quanto era in mio potere per ottenere dal Tesoro il massimo appoggio in favore delle Ferrovie dello Stato.

In questi anni, tra interventi dello Stato e operazioni che sono state compiute con l'assenso del Parlamento, si sono realizzati in circa cinque anni oltre 510 miliardi di finanziamenti. Si sono avuti, infatti, 160 miliardi, autorizzati in quattro *tranches*, col Consorzio delle opere pubbliche, 30 miliardi dal prestito svizzero al tasso medio del 4 1/4 per cento, con lo scopo fondamentale di potenziare i nostri rapporti con la Svizzera, 80 miliardi concessi dalla Cassa del Mezzogiorno, e quindi praticamente dallo Stato, senza onere, ai quali si sono aggiunti in questi giorni altri 15 miliardi per collaborare alle spese della linea Ancona-Pescara, all'elettrificazione della Pescara-Sulmona, e al finanziamento delle navi-traghetto che dovranno fare il servizio per la Sardegna. In sostanza lo Stato, senza oneri di alcuna natura, ha dato circa 100 miliardi.

Se a quelli citati si aggiungono i 50 miliardi autorizzati dal Parlamento e i 175 contemplati dall'odierno provvedimento, giungiamo a 510 miliardi di investimenti in circa cinque anni.

Evidentemente ne occorrono di più, perchè siamo purtroppo di fronte ad un impianto ferroviario invecchiato, e soprattutto siamo di fronte ad un progredire notevole di quella che è la tecnica generale dell'esercizio, sia nel campo delle operazioni sia nel campo del materiale rotabile, della segnaletica, dei blocchi di sicurezza, eccetera.

Diceva giustamente il senatore Cappellini che, in considerazione dei progressi tecnici, qualsiasi ammodernamento si voglia apportare, al momento della realizzazione sarà già superato.

Ecco perchè non c'è qui una indicazione analitica, tassativa, ma vi è un indirizzo generale in base al quale, attraverso uno stu-

dio veramente approfondito, una prima *tranche* di finanziamenti venga devoluta a sopprimere alle necessità più urgenti.

Quindi, più che il dettaglio, il piano dà una indicazione generale di quello che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato intende realizzare. Cioè, come è detto nella relazione che accompagna il disegno di legge: « un ulteriore incremento del parco dei rotabili e dei mezzi di trazione per raggiungere la consistenza richiesta dal traffico da smaltire ed, al tempo stesso, il rinnovamento di quella parte del parco più che ammortizzata e che può essere sostituita con mezzi moderni di grande, maggiore economia d'esercizio ».

Si dirà: questo a cosa serve? Serve, per esempio, a metterci in condizione di poter avere 30 mila carrozze viaggiatori per circa 300 mila posti. Infatti, con i 50 miliardi previsti dalla legge 22 novembre 1956, n. 1337, si è provveduto alla costruzione di nuove carrozze anche allo scopo di adeguarci alle esigenze derivate dalla unificazione delle classi, in conseguenza degli accordi internazionali.

Il programma di ammodernamento e di potenziamento del parco dei rotabili prevede, dunque, anche la costruzione di nuove carrozze viaggiatori con una prevalenza di posti di 2^a classe.

Rilevo, inoltre, che detto potenziamento e ammodernamento non interessa solo una determinata linea ferroviaria, ma tutta la rete delle Ferrovie dello Stato; anzi, dirò di più, interessa specialmente quelle linee che oggi soffrono di non poter avere materiale rotabile rispondente alle necessità.

Quindi, se non si è precisata la particolare destinazione degli stanziamenti è evidente che la destinazione sarà dettata dalla necessità e dalla urgenza. Il che risponde ad un principio di giustizia verso tutti i cittadini italiani, in qualunque parte d'Italia essi risiedano.

Questo è l'indirizzo che si intende dare e che io personalmente, finchè avrò la responsabilità di Ministro, intendo dare a questo piano di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato. E se, in seguito, non avrò più la possibilità di esprimere la mia opinione come Ministro, potrò esprimerla co-

me deputato, o, in ultima analisi, come qualsiasi cittadino.

Il secondo indirizzo di attuazione del piano e per il quale io sono personalmente impegnato è inteso a corredare le linee che uniscono il sud con il centro e il nord d'Italia con mezzi rapidi ed efficienti. Perchè, l'ho detto varie volte, è inutile fare impianti nuovi, industrializzazioni o tutto quello che volete, se poi non si rendono facili e rapide il più possibile le comunicazioni tra il sud ed il nord d'Italia ed anche con il resto dell'Europa. Noi facciamo una politica ferroviaria adatta ad un'isola, mentre dovremmo fare una politica di respiro da grande nazione. Questo è un problema che io sento intimamente!

Naturalmente, perchè i nostri treni marcano a velocità commerciali occorre mettere l'armamento in condizioni di sopportare queste velocità. E vi sono ancora parecchie migliaia di chilometri di armamento che hanno assoluto bisogno di essere rinnovate o rafforzate. Sarebbe inutile avere delle locomotive che raggiungono i 140 chilometri orari se poi dette locomotive devono marciare a 70-80 chilometri l'ora, in quanto l'armamento non sopporta quella velocità.

A questo proposito ricordo che, in occasione di un mio recente viaggio da Parigi a Boulogne potei constatare la piena efficienza dei treni francesi i quali, già da qualche anno, corrono ad una velocità di 160 chilometri l'ora; e l'armamento non si sentiva affatto.

È logico, dunque, che se noi vogliamo realizzare delle velocità commerciali dobbiamo necessariamente, e per quanto si riferisce all'armamento e per quanto si riferisce alla sicurezza dei blocchi e della segnaletica, mettere in attuazione un ammodernamento completo.

Ecco perchè un altro criterio a cui si è ispirato il piano, come è detto nella relazione che accompagna il disegno di legge in discussione è il « potenziamento ed ammodernamento degli impianti fissi degli itinerari a intensa circolazione di treni, con particolare riguardo a quelli dorsali, che assicurano i collegamenti a grande distanza tra il Mezzogiorno ed il Settentrione, ed a quelli trasversali di unione tra le linee

ferroviarie dorsali e di collegamento tra le regioni occidentali ed orientali ».

Voi mi direte che si vuole risolvere tutto ciò in un momento. Io dico che si parte dal principio che c'è una prima urgenza. E noi dobbiamo, innanzitutto, metterci in condizione, con i mezzi che abbiamo a disposizione, di dare una sistemazione a quelle linee sulle quali si verifica il massimo traffico.

Ecco perchè, ad esempio, molte linee secondarie saranno servite con tutte locomotive diesel. Noi faremo una dieselizzazione elettrica anche delle linee secondarie, il che ci permetterà di avere treni più rapidi. Dietro mia istanza, l'Amministrazione ha stabilito che le prime 20-25 locomotive diesel che ci verranno assegnate, siano portate in servizio sulla linea dorsale che unisce lo Jonio al Tirreno, in modo che entro la fine di questo anno non vi sia più trazione a vapore su questa linea.

Logicamente, ci sono molte cose da fare. È stato messo in rilievo il problema dei ponti. Noi abbiamo, ad esempio, tra Reggio Calabria, Brindisi e Lecce, circa 370 ponti da sostituire, perchè non sono più in condizioni di sopportare il passaggio di un treno. Vi sono dei ponti che hanno sessant'anni di vita e che hanno urgente bisogno di essere sostituiti.

L'Amministrazione delle ferrovie non ha, dunque, improvvisato un provvedimento che si è venuti, oggi, a chiedere a voi di approvare. Si tratta di un primo programma che ci autorizza a spendere 175 miliardi. Ma il piano di attuazione è stato studiato per vari mesi.

Mi permetterò di mandare una copia del piano a tutti i presenti. Rilevo, intanto, che detto piano ha incontrato un interesse ed un apprezzamento notevoli in quegli organi a carattere finanziario, italiani ed esteri, con i quali noi siamo entrati in contatto per poter eventualmente contrarre quei mutui che voi ci autorizzerete a contrarre.

Questi enti, dopo aver attentamente studiato il nostro piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, ci posero un questionario molto interessante. Vi è, infatti, un volume — che io vi manderò — che riporta 36 questioni che sono state poste dai vari enti

finanziatori; ed a queste noi abbiamo risposto punto per punto, mettendoci in condizione di avere un vivo apprezzamento.

Questo piano, ripeto, non è improvvisato. Io ne parlai al Senato in occasione dell'ultimo bilancio. Dissi allora quali scopi il piano si proponeva e fui confortato dal voto del Senato e della Camera. E la cosa fu anche divulgata.

Mi trovo ora di fronte alla contrastante posizione di due senatori: Cappellini e Pucci. Il senatore Cappellini ha rilevato che noi abbiamo dato forma ad un programma ai fini della propaganda elettorale. Il senatore Pucci ha osservato che non si è fatto niente per mettere il pubblico a conoscenza dei nostri intendimenti.

Ora, io dico che non è questione di propaganda. Noi abbiamo cercato di divulgare i nostri intenti, prima di tutto presso il Parlamento, e poi presso il pubblico, ma non a scopo di propaganda. Personalmente posso aggiungere che il mio posto è tutt'altro che facile ai fini di una propaganda personale. Perchè, mentre i miei colleghi hanno denari da spendere e li spendono attuando l'una o l'altra opera, io invece ho dovuto affrontare il poco piacevole compito di sopprimere tremila chilometri tra ferrovie principali e secondarie, risolvendo situazioni difficili create da contrasti anche gravi. E ha creduto di fare il mio dovere tagliando via quei rami che erano secchi.

Vorrei arrivare, se riesco, a far condividere a tutti il mio convincimento che le Ferrovie dello Stato devono costituire una grande industria autonoma. Essa non deve dipendere da nessuno, neanche dal Tesoro, in modo da non doverci trovare nelle condizioni, ogni volta che si deve mandare un funzionario in Austria o in Francia per discutere di un orario ferroviario, di avere dal Ministero del tesoro l'autorizzazione a pagare la trasferta.

E quando vado al Tesoro a chiedere di provvedere perchè devo mettere in attuazione questo piano di ammodernamento, il Tesoro risponde: benissimo, pagateci l'ammortamento e dateci gli interessi del capitale investito.

Diceva il senatore Massini: sono 4.000 miliardi di patrimonio che abbiamo. Io vorrei arrivare al punto che il Tesoro non mi chie-

desse niente di questi 4.000 miliardi, una gran parte dei quali è stata finanziata dall'Azienda ferroviaria.

La resistenza che abbiamo incontrato per dieci anni è stata questa: ci si è detto che noi dovevamo fornire dei servizi senza pagamento, appunto per i contributi che abbiamo ricevuto da parte del Tesoro. Ma io ho risposto che, a mio parere, l'Amministrazione già sconta questo contributo, nell'interesse nazionale, attraverso tariffe non adeguate; perché se mi si desse la possibilità di applicare tariffe al livello svizzero, io potrei dare al Tesoro 90 miliardi di interesse. Ma questo l'economia del nostro Paese non lo può sopportare.

In generale si vuole viaggiare gratis, nelle ferrovie!

Allora, di fronte a questa situazione io affermo che i servizi ferroviari ci debbono essere pagati. Tutta la riforma che ci riguarda, insomma, tende a raggiungere una posizione di autonomia, in modo che le varie Amministrazioni dello Stato paghino i servizi di cui fruiscono. Noi, come contropartita, per quello che può riguardare gli investimenti effettuati dal Tesoro in questo settore, facciamo delle condizioni tariffarie di favore; e di tale contropartita lo Stato deve ritenersi soddisfatto. Ma la nostra intenzione è di non andare al di là di questa condotta.

Ecco perchè dobbiamo metterci in condizione di ammodernare e potenziare gli impianti, cosa che ci consentirà anche di combattere la concorrenza stradale. Solo ammodernando gli impianti e realizzando velocità commerciali noi potremo non solo provvedere ai bisogni del nostro Paese, ma metterci in condizione di far fronte alla concorrenza del traffico stradale.

Ora, quando fu messo allo studio il piano di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, fu predisposto un primo stanziamento di 250 miliardi.

Qui bisogna intenderci. E fornisco anche i chiarimenti richiesti dal senatore Crollalanza.

Riferendomi a quanto ha detto il senatore Crollalanza dirò che io ho preparato uno schema di contratto, che è già stato approvato, sul quale ho richiamato l'attenzione delle varie or-

ganizzazioni industriali del nostro Paese che costruiscono materiale ferroviario, come la Breda, la F.I.A.T., la O.M. di Milano, le aziende del Mezzogiorno. Ho detto loro: fate un consorzio in modo da finanziare voi stesse questa commessa per costruire nuovo materiale rotabile, e fate all'Amministrazione una proposta di pagamento in dieci anni, dicendo che siete disposti a procurare il denaro. L'Amministrazione, però, fa un suo contratto. Quale?

Poichè abbiamo la fortuna, pur essendo poveri, di constatare che da due anni e mezzo la nostra Amministrazione ferroviaria ha una disponibilità giornaliera di circa 120 miliardi di liquido, perchè dobbiamo pagare gli interessi? È vero che non possiamo distogliere i denari d'esercizio per le spese di carattere straordinario, però, con l'autorizzazione del Tesoro, li possiamo utilizzare facendo un accordo. La commessa è fatta in questo modo: il 40 per cento, in generale, può essere la spesa per il materiale; l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dà il danaro all'azienda che deve fare l'opera perchè acquisti alle migliori condizioni possibili, con fatture intestate all'Amministrazione; e su questo noi non paghiamo interessi e abbiamo la facoltà di applicare in ogni momento la clausola del pagamento dilazionato; facciamo quindi una politica avveduta.

Per quanto riguarda il Tesoro, senatore Cappellini, io posso citare un fatto; avevamo depositato presso il Tesoro i ricavi del prestito delle opere pubbliche e il ricavo del prestito svizzero, in tutto circa 60 miliardi sui quali il Tesoro, fino a diciotto mesi fa corrispondeva l'1 per cento. Ho comunicato al collega del Tesoro che avrei ritirato i fondi, ed è successo il finimondo. Ora, perchè devo pagare ai finanziatori svizzeri il 4 per cento e trascurare le offerte delle Banche che accordano il 4 per cento? Noi vogliamo essere una amministrazione autonoma.

Oggi il Tesoro mi dà il 4 per cento, il che significa che io ho cercato, e cerco, di separare la posizione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato da quella del Ministero dei trasporti.

Abbiamo fatto il nostro piano nel senso che questa operazione comporta, alla fine, la possibilità di economie che sono state previste,

studiate; ed il vostro Presidente ha potuto non solo controllare, ma anche apprezzare tale studio.

Il piano prevede oltre 38 miliardi di economie sul bilancio, e di maggiori introiti, e possiamo finanziarci ogni qualvolta sostituiamo con una macchina diesel una di quelle locomotive a vapore che ancora abbiamo; cosa questa, che si deve fare per tutte le locomotive, e che ci permette di realizzare un risparmio di 190 lire ogni chilometro.

Il piano è stato quindi studiato non per aumentare il *deficit*, ma per ridurlo, e si tratta di un piano di ammodernamento e di potenziamento che ogni industriale intelligente farebbe.

Abbiamo già iniziato l'opera con l'Ancona-Pescara; quando avremo completato la Bari-Milano, avremo dei treni che faranno questo tratto con un risparmio di tempo di cinque ore e mezzo, il che significherà anche un evidente vantaggio economico. Avremo, inoltre, la possibilità di avere dei treni rapidi merci.

Permettete che vi dica che non si tratta di un provvedimento improvvisato.

In realtà, io ho sostenuto una battaglia con il Tesoro, ma mi è stato sempre fatto rilevare che, per l'articolo 81 della Costituzione, occorre pur essere in condizioni di arrivare alla copertura. Mi è stata proposta la concessione di 10 o 20 miliardi all'anno; ma 20 miliardi all'anno non mi servono.

Ho scritto nella relazione che accompagna il disegno di legge: « Si è convinti che il ricorrere a provvedimenti saltuari intesi a sopprimere alle più immediate necessità, ora in uno, ora in un altro settore, non risolverebbe la situazione e porterebbe ad investimenti che difficilmente potrebbero raggiungere un elevato grado di produttività. »

Per questo è sembrato indispensabile elaborare un organico programma di lavori e provviste per il potenziamento e l'ammodernamento tecnico della rete, contemplante provvedimenti, in diversi settori, da attuare contemporaneamente od in tempi coordinati ».

Agiremo su questa base con oculatezza, consenso di responsabilità e con attenzione.

Vi ringrazio delle osservazioni che mi avete rivolto e potete essere sicuri che me ne farò

carico. Il contraddittorio è cosa utilissima, ed io raccomando sempre che mi si dica, in buona fede, quando sbaglio, perché sono al servizio del mio Paese e ringrazio chi mi fa evitare un errore.

Per quanto riguarda le linee calabro-lucane, è evidente che se lo Stato arriva a pagare il 90 per cento del *deficit*, realizza almeno un 15 per cento di utile, e non si comprende perciò perchè queste ferrovie non siano dello Stato. Si tratta però di un duplice problema di ammodernamento, da un lato, e di ridimensionamento, dall'altro, in confronto a quelle che sono le possibilità costitutive di certi servizi. Ma quando si entra nel campo della sostituzione, occorre che vi sia la strada, e noi abbiamo ancora dei paesi che non sono collegati da strade sufficienti. Se lo si osserva attentamente ci si accorge che si tratta di un grosso problema.

Ci siamo già preoccupati di questo problema e qualche cosa è stato fatto; ed io ho presentato un disegno di legge che prevede ulteriori stanziamenti per potere continuare quest'opera di ammodernamento e potenziamento. Perchè il principio ispiratore della legge è che la nostra opera, con la modifica eventuale di alcuni servizi o con la soppressione di altri per sostituirli con servizi più efficienti, deve realizzare il miglior servizio per la collettività.

Permettete che vi dica che la nostra linea di condotta è sempre stata questa, e quindi noi interveniamo con un contributo finanziario sul nostro esercizio e con fondi.

Noi dobbiamo poi considerare nel nostro bilancio anche una certa somma per l'abolizione del rischio. Noi abbiamo in Italia 17.500 passaggi a livello, di cui il 10 per cento non custoditi; mentre in altri paesi, Francia, Germania e Svizzera, la percentuale dei passaggi a livello non custoditi è dal 65 al 70 per cento. E malgrado gli incidenti verificatisi anche recentemente, noi siamo al diciassettesimo posto, per la frequenza di incidenti ai passaggi a livello nei confronti di altri Paesi europei. Purtroppo, proprio quando mi rallegravo di questa nostra situazione, è accaduta tutta la serie dei nostri incidenti. Bisogna considerare che i treni attraversano giornalmente 242.000

volte i passaggi a livello d'Italia e pertanto il problema del rischio, attraverso calcoli fatti, si riduce a 0,006 per cento. Comunque è nostro interesse cercare di migliorare questa situazione se vogliamo raggiungere, come giustamente diceva il senatore Porcellini, una velocità commerciale. Pertanto abbiamo preso un accordo con il Ministero dei lavori pubblici per cui verranno aboliti entro quattro anni 806 passaggi a livello delle strade nazionali, e questi entreranno nella competenza di tale dicastero.

Per il resto è stata votata, e credo anche sia già stata approvata dal Senato una legge di 180 miliardi; ebbene, il Ministero dei lavori pubblici ha dato disposizioni perchè dagli enti provinciali e comunali — perchè la legge riguarda la viabilità minore — sia data la precedenza al contributo per l'abolizione dei passaggi a livello.

A tutto ciò va aggiunta una nostra ulteriore azione ed è già stato previsto un ulteriore perfezionamento di tutto il sistema. È previsto l'arretramento delle sbarre ai passaggi a livello e poi abbiamo anche visto che forse è preferibile sostituire il sistema della sirena con un altro sistema, di illuminazione, eccetera.

Devo però sottolineare il fatto che gli incidenti ai passaggi a livello sono avvenuti per il 14 per cento per colpa delle ferrovie, ma per l'86 per cento per colpa dei singoli. Vi siete mai trovati vicini ad un passaggio a livello? Avete visto che cosa accade?

Ci sono le varie segnalazioni di passaggio a livello a 200 metri di distanza, poi ancora a 100 metri, infine quando si giunge al passaggio a livello, quando non c'è il casellante, si sente il fischio della sirena per un minuto prima che vengano chiuse le sbarre, ma nel 98 per cento dei casi arriva una macchina che vuole passare. Certo, non è piacevole restare un quarto d'ora e a volte anche venti minuti fermi, ed è questa la ragione per cui si devono preferire i sottopassaggi.

Abbiamo 1.000 passaggi a livello, in Italia, che stanno chiusi alle volte anche per sedici ore complessivamente, e questo urta contro il principio della necessaria rapidità della cir-

colazione stradale, ed ostacola il turismo. È questo, ripeto, un problema che non solo ci sta a cuore, ma che anche credo sia sulla via della soluzione.

Concordo poi perfettamente con quanto detto dall'amico Restagno. Da alcune statistiche che ho sottomano risulta infine chiaramente quale sia stato lo sviluppo e l'incremento dei traffici tra la Sicilia e la penisola.

Questo, comunque, conferma che, indipendentemente dal provvedimento in esame, io avevo già previsto delle disposizioni al fine di ordinare una terza nave traghetto, che è in costruzione e sarà tra poco completata.

Credo con questo di aver risposto a tutti i colleghi che hanno chiesto chiarimenti. Rinche ho sottomano risulta chiaramente quale sia stato lo sviluppo e l'incremento dei traffici tra la Sicilia e la penisola.

PRESIDENTE, *relatore*. Ringrazio il Ministro per i chiarimenti che ha voluto cortesemente dare.

TARTUFOLI. Presento il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione del Senato, nel passare alla discussione ed approvazione degli articoli del disegno di legge n. 2419 concernente la prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento delle Ferrovie dello Stato, conseguentemente ai singoli interventi dei vari componenti della Commissione stessa, formula il suo elogio unanime all'opera organica e volitiva del Ministro dei trasporti nella soluzione sostanziale dei problemi di fondo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Tartufoli.

(È approvato).

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad attuare, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 175.000 milioni, l'esecuzione di un organico piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato concernente il rinnovamento ed il rafforzamento dei binari, la dieselizzazione della trazione sulle linee principali esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, l'aumento ed il miglioramento dei rotabili, l'elettrificazione di alcune linee, il rinnovamento degli impianti fissi, nonchè altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino strettamente connessi alla realizzazione del piano come sopra specificato.

(È approvato).

Art. 2.

Le spese occorrenti per l'esecuzione del rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi compresi nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 75.000 milioni, con l'assegnazione, per cinque esercizi finanziari a far tempo dall'esercizio 1958-59 e fino all'esercizio 1962-63:

a) della somma di lire 13.500 milioni da prelevarsi sullo stanziamento che risulterà iscritto annualmente nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, al capitolo di cui al primo comma dell'articolo 5 ed ai sensi dell'articolo 4;

b) della somma di lire 1.500 milioni da prelevarsi per l'esercizio 1958-59 sullo stanziamento iscritto nel bilancio dell'Amministrazione sudetta al capitolo n. 58 « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee e agli impianti a carico dell'esercizio » e, per quattro esercizi successivi, sullo stanziamento da iscrivere, per il medesimo titolo, sul capitolo corrispondente.

Presento un emendamento tendente a sostituire, nella prima parte dell'articolo, la cifra « 75.000 » con la cifra « 50.000 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(È approvato).

Al punto a) presento un emendamento tendente a sostituire la cifra « 13.500 » con la cifra « 8.500 ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 3.

La somma di lire 100.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nello stesso piano di cui all'articolo 1, sarà iscritta in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in ragione di lire 30.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1958-1959 e 1959-60, di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1960-61 e di lire 10.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 100.000 milioni di cui al precedente comma, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tale fine, l'Amministrazione è autorizzata a contrarre mutui, da collocarsi sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 100.000 milioni.

A questo articolo presento un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, la cifra « 100.000 » con la cifra « 125.000 »; la cifra « 20.000 » con la cifra « 25.000 »; la cifra « 10.000 » con la cifra « 20.000 ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Presento inoltre, al secondo comma un emendamento tendente a sostituire la cifra « 100.000 » con la cifra « 125.000 ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Presento infine al terzo comma, un emendamento tendente a sostituire la cifra « 100.000 » con la cifra « 125.000 ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 4.

L'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, numero 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è ulteriormente modificato come segue:

Quarto comma; lettera b):

b) pel rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, per cui verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore a quella che verrà a risultare iscritta, per questo titolo, sul bilancio dell'esercizio 1958-59;

Quinto comma:

I ricavi del materiale fuori uso e di demolizione, provenienti dalla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e dal rinnovamento dei binari, degli altri impianti fissi e dei rotabili, formeranno oggetto di appositi capitoli e articoli dell'entrata ed il loro importo sarà aggiunto agli stanziamenti di spesa corrispondenti ai suddetti titoli.

(È approvato).

Art. 5.

La somma da stanziarsi in bilancio pel rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, ai sensi dell'articolo 4, sarà iscritta in un apposito distinto capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tale somma, per l'esercizio 1958-59, è stabilita nell'importo di lire 14.300 milioni, di cui:

a) lire 5.500 milioni pari allo stanziamento iscritto, nello stesso stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio suddetto, al capitolo n. 56 « Rinnovamento della parte me-

talica dell'armamento », da trasferirsi da questo capitolo, che viene soppresso;

b) lire 8.800 milioni, da trasferirsi dal capitolo n. 16 « Manutenzione della linea », sempre dello stato di previsione suddetto, quale quota parte dello stanziamento di questo capitolo riferibile ai lavori ed alle forniture aventi carattere di rinnovamento.

(È approvato).

Art. 6.

I mutui di cui all'articolo 3 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro, e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore dell'ente mutuante.

(È approvato).

Art. 7.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

Art. 8.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)129^a SEDUTA (26 febbraio 1958)

In considerazione dell'orientamento manifestato da alcuni membri della Commissione, il titolo del provvedimento andrebbe, a mio avviso, così modificato: « Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato ». Se non vi sono obiezioni metto in votazione l'emendamento sostitutivo al titolo del provvedimento da me presentato.

(È approvato).

VACCARO. Presento il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione del Senato invita il Governo a provvedere all'ammodernamento della linea ferroviaria Cosenza-Sibari ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Vaccaro e accettato dal Governo.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Sull'ordine dei lavori.

ANGELILLI. Ho rilevato con compiacimento che il Presidente del Senato, accogliendo la richiesta avanzata dal Presidente Corbellini a nome della Commissione, ha assegnato alla 7^a Commissione in sede deliberante la discussione del disegno di legge di mia iniziativa, relativo alla istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia.

Chiedo che la discussione del disegno di legge in questione venga iniziata al più presto.

PRESIDENTE. Il provvedimento rimane iscritto all'ordine del giorno, e la sua trattazione verrà iniziata non appena possibile.

La seduta termina alle ore 13.

DOTT. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.