

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 10 NOVEMBRE 1950

(75^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegni di legge :

(Discussione e approvazione)

« Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore particolareggiato della zona Marassi in Genova » (N. 1307) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

PRESIDENTE	Pag. 771, 772
FERRARI	772
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	772

« Agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate » (N. 1337) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

PRESIDENTE	776
CORBELLINI, <i>relatore</i>	773, 774, 775
TOSELLI	774, 775
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	774, 775
FERRARI	774
BUIZZA	775
TOMMASINI	775

« Completamento della ferrovia Bari-Barletta » (N. 1342) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

PRESIDENTE	Pag. 780 783
GENCO, <i>relatore</i>	776 778 779 780 782
CORBELLINI	777, 781 782
FERRARI	777 778 780 781 783
PANETTI	778
BUIZZA	778
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	778, 779, 781, 782 783
TOMMASINI	780 781
MASSINI	782

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

Sono altresì presenti l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, e il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge :

« Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore particolareggiato della zona Marassi in Genova » (N. 1307) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un nuovo termine per la esecuzione

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75^a RIUNIONE (10 novembre 1950)

del piano regolatore particolareggiato della zona Marassi in Genova ».

Do lettura dell'articolo unico:

Articolo unico.

Per l'ultimazione dei lavori relativi all'attuazione del piano particolareggiato di esecuzione della zona di Marassi in Genova è assegnato un nuovo termine fino al 31 ottobre 1952.

Onorevoli colleghi, farò io stesso una breve relazione.

Con legge 27 aprile 1916, n. 485, fu approvato il piano particolareggiato di esecuzione della zona di Marassi in Genova, assegnandosi il termine di 25 anni per la esecuzione del piano stesso.

Con regio decreto 19 luglio 1941 detto termine fu prorogato di otto anni e, cioè, fino al maggio 1949, ai sensi dell'articolo 14 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Il comune di Genova, con tempestiva domanda, ha fatto presente che, a causa degli eventi bellici e delle difficoltà del dopoguerra, si è trovato nella impossibilità di ultimare i lavori previsti dal predetto piano particolareggiato entro il termine come sopra assegnato e prorogato ed ha richiesto, pertanto, che il termine stesso sia prorogato di altri cinque anni.

Dall'istruttoria è risultato che le ragioni addotte dal Comune sono attendibili e, pertanto, si è predisposto il presente disegno di legge, mediante il quale, in considerazione che il termine di cui trattasi è già scaduto, viene assegnato un nuovo termine per l'ultimazione dei lavori, limitatamente, peraltro, al 31 ottobre 1952, tenuto conto che, per l'articolo 2 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, l'efficacia dei piani regolatori approvati prima dell'entrata in vigore della legge medesima (31 ottobre 1942), non può estendersi oltre dieci anni da tale data.

Mi fa presente l'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici che il Ministero delle finanze esige la seguente aggiunta all'articolo unico: « Resta escluso il rimborso delle tasse e delle imposte eventualmente già percette ».

Così l'articolo unico verrebbe ad avere il seguente nuovo testo: « Per l'ultimazione dei

lavori relativi all'attuazione del piano particolareggiato di esecuzione della zona Marassi in Genova è assegnato un nuovo termine fino al 31 ottobre 1952.

« Resta escluso il rimborso delle tasse e delle imposte eventualmente già percette ».

FERRARI. Io sono favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, perchè non vi è ragione di ostacolarlo. Avrei soltanto bisogno di un chiarimento da parte dell'onorevole Sottosegretario: la legge del 2 luglio 1949, n. 408, se non erro, prevede l'esenzione da qualsiasi imposta sui fabbricati per 25 anni, per le costruzioni iniziate nel 1953 ed ultimate entro il biennio: vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se il presente disegno di legge turba comunque le disposizioni della legge che ho citato.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credo che sia ovvio che le disposizioni di quella legge aventi carattere generale valgono indipendentemente da questo disegno di legge, perchè esse si applicano alle costruzioni di fabbricati che rispondono ai requisiti previsti dalla legge del luglio 1949. Quindi le due leggi non si escludono a vicenda.

FERRARI. Tenuto conto che questa dichiarazione risulta dal processo verbale, io non ho altre obiezioni da fare.

PRESIDENTE. Desidererei conoscere per quali ragioni il Ministero delle finanze ha proposto quel suo emendamento aggiuntivo.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È stata una dimenticanza nell'estensione del testo dell'articolo unico. D'altronde è una disposizione che è stata sempre inserita in tutte le leggi concernenti proroghe.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione la prima parte dell'articolo unico, nel testo approvato dalla Camera. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo, di cui ho già dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.).

Pongo in votazione l'articolo unico nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate » (N. 1337) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate ».

Do lettura dell'articolo unico:

Articolo unico.

Per il finanziamento di lavori e gli acquisti straordinari occorrenti per la costruzione di nuovi impianti delle aziende elettriche municipalizzate e per l'ampliamento, il miglioramento, il rammodernamento e l'attrezzatura degli impianti attualmente esistenti, i Comuni sono autorizzati anche in deroga alle limitazioni di cui agli articoli 300 e 333 della legge comunale e provinciale approvata con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a contrarre mutui con gli istituti o sezioni autorizzati ad esercitare il credito a medio e lungo termine.

A garanzia dell'ammortamento dei suddetti mutui, i Comuni sono autorizzati a rilasciare a favore dell'istituto mutuante delegazioni di pagamento sulle entrate effettive ordinarie della azienda elettrica municipalizzata, nel limite di un terzo del loro ammontare, accertato in base al conto aziendale dell'esercizio precedente, reso dalla Commissione amministratrice e deliberato dal Consiglio comunale, ai sensi dell'articolo 16 del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2573.

Le delegazioni di cui al precedente comma sono sottoscritte dal direttore e dal tesoriere-esattore dell'azienda municipalizzata e controfirmate dal presidente della Commissione amministratrice e dal sindaco del Comune.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Corbellini.

CORBELLINI, relatore. Come risulta dall'ordine del giorno, per questa legge è richiesto il parere della 5ª Commissione. Il Presidente di essa, onorevole Paratore, in linea di massima non aveva alcuna difficoltà per la sua approvazione; l'unica obiezione che egli faceva per questa legge era il fatto che si dava alle aziende municipalizzate la facoltà di impegnare fino al 33 per cento del proprio bilancio arretrato e sembrava giustamente all'onorevole Paratore che questa percentuale fosse un p.' eccessiva, perchè avrebbe significato impegnare una quota parte molto notevole delle entrate delle aziende municipalizzate. Però egli diceva che, siccome questa questione riguarda gli enti locali e quindi non tocca il bilancio dello Stato, il fatto di impegnare fino ad un terzo delle entrate delle aziende elettriche municipalizzate poteva essere considerato come problema non attinente alle finanze statali.

Io dico che, dato che la legge approvata dalla Camera ha stabilito come condizione per i mutui per lavori patrimoniali la previa approvazione del sindaco e della Giunta comunale, è evidente che la determinazione della giusta misura delle quote che possono essere capitalizzate, da poter impegnare negli esercizi, potrà essere fatta secondo la discrezione della Giunta medesima. Se il senatore Paratore desidera mantenere anche per iscritto queste osservazioni di massima, noi possiamo anche accettarle raccomandandole in sede di approvazione dell'articolo unico, di modo che, per le delegazioni che debbono avere il benestare controfirmato dalla Commissione amministrativa e dal sindaco del Comune, si tenga effettivamente conto del fatto che la possibilità di capitalizzare una quota parte degli utili dell'esercizio deve essere commisurata al reale ammontare di essi e non agli introiti lordi. L'ultimo comma dell'articolo unico dice infatti: « Le delegazioni di cui al precedente comma sono sottoscritte dal direttore e dal tesoriere-esattore dell'azienda municipalizzata e controfirmate dal presidente della Commissione amministratrice e dal sindaco del Comune ». Il che significa che quando si fanno le delegazioni si tiene conto del bilancio delle possibilità che può avere l'azienda di impegnare gli introiti di esercizio. Alle osservazioni della 5ª Commissione io darei il giusto peso di una raccomandazione.

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75^a RIUNIONE (10 novembre 1950)

TOSELLI. Io volevo far rilevare che anche nel progetto di legge proposto alla nostra approvazione è specificato che queste delegazioni devono essere sottoposte all'approvazione della Commissione amministratrice e del Consiglio comunale.

Poichè il Consiglio comunale nell'esaminare questi argomenti è sempre molto vigilante, trattandosi di disporre delle finanze del Comune, noi possiamo approvare, a mio parere, con tutta tranquillità questo disegno di legge. Volevo però far presente che sarebbe opportuno non dimenticare che le stesse — se non maggiori — necessità esistono per le aziende municipalizzate del gas; il provvedimento presente parla soltanto delle aziende elettriche, poichè si riferisce al piano generale tendente alla intensificazione della produzione della energia elettrica nell'interesse di tutta la Nazione; non per questo però noi possiamo dimenticare le deficienze delle aziende municipalizzate del gas.

Ritengo che inserire in questo provvedimento una modificazione per estendere le sue disposizioni anche alle aziende del gas, ora, potrebbe portare ad un ritardo dell'approvazione di esso: però mi riprometto, insieme ad altri membri della Commissione, di proporre un ordine del giorno redatto nei termini seguenti:

« La 7^a Commissione, rilevato che le stesse necessità di finanziamento cui si provvede per le aziende elettriche municipalizzate con la legge n. 1336, esistono almeno in eguale misura per le aziende municipalizzate del gas, fa voti perchè il Governo presenti al più presto analogo provvedimento per il finanziamento delle aziende municipalizzate del gas ».

CORBELLINI, *relatore*. Il desiderio espresso dal collega Toselli è stato da noi tenuto in considerazione nel campo delle municipalizzazioni dei trasporti nel disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata », di cui io stesso sono relatore e che è in discussione presso la nostra Commissione in sede referente.

Nel campo dei trasporti noi abbiamo condiviso in pieno l'idea espressa dal collega Toselli e nella legge che dovremo trattare abbiamo proposto un emendamento in questo senso,

Accetto l'ordine del giorno proposto dal senatore Toselli e da altri e proporrei di aggiungere alle aziende municipalizzate del gas anche quelle dell'acqua, poichè esistono parecchie aziende municipalizzate dell'acqua che hanno le stesse esigenze delle altre e alle quali noi dobbiamo estendere lo stesso trattamento.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In merito alle osservazioni che l'onorevole relatore ha riferito come formulate dalla 5^a Commissione, io posso dare l'assicurazione che la quota di un terzo entro il limite della quale è consentita la delegazione, è fissata con un massimo entro cui possono essere contenute, a giudizio delle aziende e dei Comuni, le deliberazioni. Questo massimo è fissato tenendo conto — e questo per dichiarazioni ufficiali delle stesse aziende municipalizzate — che normalmente la quota che viene accantonata ogni anno sugli introiti lordi a titolo di ammortamento e di rinnovo è del 40 per cento. Per cui è sembrato possibile e congruo fissare come massimo il terzo delle entrate. D'altra parte bisogna osservare che questo terzo si calcola sul consuntivo dell'anno precedente, non sul preventivo, ed infine che, praticamente, l'impegno si libera nel giro di pochi anni, in quanto che le costruzioni o gli ampliamenti o i miglioramenti cominciano a dar frutto nel giro di due o tre anni, cioè nel tempo necessario ad eseguirli, e, dando frutto, naturalmente aumentano il gettito lordo dell'azienda e quindi liberano, se non nella forma, nella sostanza, la quota impegnata.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Toselli ed altri, io personalmente ed anche come rappresentante del Ministero dei lavori pubblici non ho niente da osservare, ma suggerisco che sia trasmesso non al Ministro dei lavori pubblici ma al Ministro dell'interno, che ha la competenza in materia; poichè, per quanto riguarda le aziende municipalizzate del gas e dell'acqua, il Ministro dei lavori pubblici, specialmente ai fini amministrativi, non ha alcuna ingerenza.

FERRARI. Noi siamo favorevoli a questo disegno di legge poichè esso tende a rendere possibile il credito alle aziende municipalizzate per portare a termine i programmi di nuove costruzioni elettriche di cui è sentita la necessità in tutto il Paese. Noi siamo inoltre favorevoli all'ordine del giorno presentato dal se-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

natore Toselli ed altri, al quale anch'io ho apposto la mia firma e che pregherei il collega Toselli voler consentire ad estendere anche alle aziende dell'acqua, come è stato giustamente suggerito dall'onorevole relatore.

CORBELLINI, *relatore*. Resta inteso che le aziende municipalizzate dei trasporti saranno contemplate nella legge da me già citata e che è all'ordine del giorno della nostra Commissione in sede referente.

TOSELLI. Io sono d'accordo di inserire nel mio ordine del giorno, dopo le parole « aziende municipalizzate del gas » le altre « e dell'acqua ».

BUIZZA. Desidererei che nell'ordine del giorno fosse previsto anche che le aziende municipalizzate dell'acqua e del gas possono usufruire già delle disposizioni del disegno di legge che stiamo discutendo, che si presenta nel testo proposto limitato alle sole aziende elettriche.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma, onorevole Buizza, ora stiamo appunto discutendo una legge che riguarda esclusivamente le aziende municipalizzate elettriche. Il senatore Toselli, rendendosi conto della necessità di dar corso a questa legge senza introdurre emendamenti, ha ripiegato, direi, sulla presentazione di un ordine del giorno con cui si segnala l'opportunità di estendere il trattamento previsto in questo disegno di legge, naturalmente con un altro provvedimento, alle aziende municipalizzate del gas e dell'acqua. Non si è proposto nessun emendamento al presente disegno di legge.

TOMMASINI. Non mi sembra sia il caso di modificare il presente disegno di legge, come vorrebbe il collega Buizza. Domandiamoci, infatti: a che cosa si tende? A dare ai Comuni la facoltà di contrarre mutui che eccedano le limitazioni di cui alla legge comunale e provinciale, è la risposta. Ma, evidentemente, questi mutui troveranno la loro attuazione in quei Comuni che sono in condizioni di bilancio tali. . .

CORBELLINI, *relatore*. No; la sottigliezza di questo disegno di legge consiste proprio nel fatto che il Comune può benissimo essere in dissesto, senza che ciò abbia alcuna influenza: basta infatti che l'azienda municipalizzata sia in attivo, così da poter capitalizzare i propri utili.

TOMMASINI. Mi sembra, però, che la prima parte dell'articolo unico non concordi precisamente con tale interpretazione, quando dice: « Per il finanziamento di lavori e gli acquisti straordinari occorrenti per la costruzione di nuovi impianti delle aziende elettriche municipalizzate e per l'ampliamento, il miglioramento, il rammodernamento e l'attrezzatura degli impianti attualmente esistenti, i Comuni sono autorizzati, anche in deroga alle limitazioni di cui agli articoli 300 e 333 della legge comunale e provinciale approvata con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a contrarre mutui con gli istituti o sezioni autorizzati ad esercitare il credito a medio e lungo termine ».

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione è semplicissima. Finora le aziende municipalizzate, per poter contrarre mutui, dovevano garantirli sulle entrate del Comune a cui appartenevano, perchè non era ad esse consentito di farlo in altro modo. Ciò portava l'inconveniente che il Comune doveva impegnare a beneficio della sua azienda municipalizzata le proprie entrate tributarie che il più delle volte esso aveva già impegnato per altri scopi. Con questo disegno di legge si è voluto invece evitare quest'obbligo da parte dei Comuni e consentire ad essi di contrarre mutui garantendoli non sulle entrate proprie ma sulle entrate della azienda cui erano destinati.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, passo a dar lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Toselli, Borromeo, Ferrari, Focaccia, Mancini, Martini, Voccoli, Troiano e Panetti nel suo testo definitivo:

« La 7ª Commissione permanente del Senato, rilevato che le stesse necessità di finanziamento, cui si provvede per le aziende elettriche municipalizzate con il disegno di legge: « Agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate » (1336), esistono almeno in eguale misura per le aziende municipalizzate del gas e dell'acqua, fa voti perchè il Governo presenti al più presto analogo provvedimento per il finanziamento delle dette aziende ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(E approvato).

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha fatto osservare che questo ordine del giorno andrebbe indirizzato al Ministro dell'interno. Assicuro perciò che la Presidenza si farà parte diligente per comunicarlo alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'interno, al Ministero dei lavori pubblici ed a quello dell'industria e commercio, cioè a tutti i Ministeri interessati.

Pongo ora in votazione l'articolo unico del disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Completamento della ferrovia Bari-Barletta** »

(N. 1342) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento della ferrovia Bari-Barletta ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO, *relatore*. Comunico innanzi tutto che la quinta Commissione è favorevole all'approvazione del disegno di legge. Credo che sia inutile, onorevoli colleghi, soffermarsi sulla necessità del completamento della ferrovia Bari-Barletta. Parecchie volte in questa Commissione ci siamo occupati di tale problema ed abbiamo fatto voti perchè si venisse incontro ai bisogni di una delle più importanti zone della provincia di Bari, zona che la ferrovia in costruzione dovrà appunto servire. Aggiungo per chiarezza che questa ferrovia soccorrerà ai bisogni di una popolazione che supera il mezzo milione di abitanti e allaccerà fra di loro Comuni come Barletta, che è servita anche dalle Ferrovie dello Stato, Andria, di 65 mila abitanti, Corato, di 50 mila abitanti, Ruvo, di 30 mila, Terlizzi, di 30 mila, Bitonto, di 60 mila, per terminare a Bari. Questi Comuni, che hanno un cospicuo retroterra agricolo ed industriale, ora sono serviti da una ferrovia che ha circa 70 anni di età e che io credo rappresenti un esempio unico in Italia: si tratta di una ferrovia a scartamento ridotto (a 0,75), con locomotive che hanno ancora il fumaiolo ad imbuto e, poichè i binari non cor-

rono su sede propria, è possibile assistere a delle vere e proprie corse fra il convoglio ferroviario ed i somarelli nella strada. Basti dire che il treno per percorrere una sessantina di chilometri impiega 4 ore.

Nonostante la insicurezza dei servizi, la ferrovia, che è esercita oltretutto con vetture molto modeste, attualmente costa allo Stato, per sussidi integrativi, oltre un centinaio di milioni all'anno. È perciò necessario provvedere di urgenza.

Premetto che la sede stradale della nuova ferrovia, con tutti gli annessi fabbricati, fu completata fin dal 1934 e fu allora fatto obbligo alla società concessionaria di mantenere tanto i fabbricati che il corpo stradale dei quali però ancora occorre completare l'armamento, l'impianto telefonico ed altre attrezzature tecniche. La società concessionaria, fin dal 1946, presentò un progetto per l'ultimazione della ferrovia; però, solo nel gennaio del 1948, con decreto legge del 31 dicembre 1947, ebbe inizio l'esecuzione del nuovo progetto. I lavori intrapresi erano previsti soltanto per il tronco Barletta-Andria, che è stato regolarmente ultimato l'anno scorso, in settembre. Da allora non si è fatto più niente per proseguire l'opera. Non starò qui a dire delle molte pressioni delle popolazioni interessate; anche domenica scorsa, in una assemblea, a Bari sono state pronunziate, me presente, delle parole assai poco benevole nei confronti della lentezza con cui avrebbe proceduto il Parlamento nell'affrontare questa questione. Naturalmente, mi son fatto premura di comunicare che il disegno di legge relativo al completamento della ferrovia era già in stato di relazione dinanzi alla 7ª Commissione del Senato, ma il pubblico — bisogna riconoscerlo — non comprende il complesso meccanismo parlamentare che deve essere messo in moto per giungere all'approvazione di una legge. Si era venuto a sapere che un mese fa la Camera dei deputati aveva approvato questo disegno di legge e si era infondatamente ritenuto che non restasse più nulla da fare perchè si desse esecuzione ai lavori. Di qui ingiuste lamentele e proteste, che stanno però a dimostrare l'urgenza di definitivamente provvedere.

Si prevede che il completamento della ferrovia richieda una spesa di 3 miliardi, di cui

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

600 milioni furono compresi nel piano di impianto di lavori per un complesso di 1600 milioni deliberati con la legge 23 febbraio 1950, proposta dall'allora Ministro Corbellini. Quindi, essendo stata stanziata con quella legge una somma di 600 milioni, occorre ora lo stanziamento dei 2.400 milioni residui e all'uopo si provvede con il presente disegno di legge. Questa somma viene ripartita in tre esercizi finanziari, in ragione di un miliardo per l'esercizio in corso, da prelevarsi dal capitolo n. 56 del bilancio del Ministero dei trasporti, di 800 milioni per il bilancio 1951-52 e di 600 milioni per l'esercizio finanziario 1952-53. Io mi auguro che nel frattempo non intervenga alcuna variazione di prezzi, poichè sappiamo bene che in questi ultimi tempi si è verificato un rilevante aumento del prezzo dei materiali metallici: e non sappiamo quando questo moto ascensionale si fermerà. Nella convenzione del 1947 fra lo Stato e la società concessionaria è, inoltre, prevista, dopo tre anni dall'apertura dell'esercizio, l'istituzione di un piano finanziario relativo al completamento e all'esercizio della ferrovia in modo che esso possa essere attuato su basi e sistemi più sicuri.

Se un appunto, come pugliese, debbo fare a questo disegno di legge, è soltanto quello di non avere accelerato i tempi e di non aver previsto che la somma necessaria fosse stanziata tutta in soli due esercizi, in modo da ultimare in uno, o al massimo in due anni, tutta la ferrovia.

Comunque, io propongo alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, poichè in questo modo sarà reso possibile il completamento di una linea di comunicazione che servirà al maggior benessere di chi vive da anni nello spettro di una miseria e di una disoccupazione endemica. Considerato che in questi paesi vi sono alcune migliaia di braccianti che versano in misere condizioni, il completamento della ferrovia sarà sicura fonte di progresso e di benessere e, attraverso i traffici, aumenterà il livello economico delle popolazioni.

Colgo l'occasione per sollecitare l'onorevole Sottosegretario per i trasporti ad insistere perchè vengano superate alcune difficoltà burocratiche sorte fra l'ufficio terzo e l'ufficio quinto della Direzione Generale, cioè tra gli uffici tecnici e quelli amministrativi, in ma-

niera che la convenzione per il completamento della ferrovia abbia efficacia immediata, di modo che i lavori, già sospesi nel febbraio 1948, siano ripresi immediatamente, specialmente in vista della stagione invernale che si annuncia per la massa disoccupata non eccessivamente favorevole.

CORBELLINI. Il piano finanziario di cui all'articolo 2 del disegno di legge ha una caratteristica che io mi permetto di segnalare alla Commissione: noi abbiamo stanziato nel bilancio 1950-51 del Ministero dei trasporti, già approvato, un miliardo nel capitolo particolare concernente i lavori oggetto del presente disegno di legge. Agli effetti del bilancio successivo ne segue che questo capitolo di consistenza un miliardo dell'esercizio 1950-51 si riduce di 200 milioni, considerato che per l'esercizio finanziario 1951-52 è prevista una spesa di soli 800 milioni. Mi augurerei che nel bilancio del 1951-52 il Ministero dei trasporti mantenesse costante l'onere per il Tesoro, e così dicasi per l'anno successivo, fino al completamento della linea, di modo che le somme non più destinate alla costruzione della ferrovia Bari-Barletta fossero destinate ad altri lavori patrimoniali, in altre linee. È sufficiente cambiare il nome al capitolo e lasciare la spesa.

FERRARI. Desidero avere dell'onorevole Sottosegretario qualche chiarimento sulle forme del piano finanziario di cui all'articolo 2 del disegno di legge in esame. Noi siamo favorevoli al disegno di legge che presuppone uno stanziamento per la costruzione della nuova ferrovia, che non è affatto un rammodernamento della vecchia a scartamento ridotto. Infatti, sappiamo che la nuova avrà scartamento normale e avrà servizio intensificato. Necessita improrogabilmente che i relativi lavori vengano eseguiti il più rapidamente possibile. Io penso che se, eventualmente, questi lavori non si potranno completare con le somme stabilite, si faranno degli ulteriori stanziamenti: su questo punto noi siamo tranquilli.

Voglio però fare alcune osservazioni: innanzi tutto, sono previsti tre anni di tempo per il completamento dei lavori. A me sembra che, date le necessità della popolazione, ma soprattutto la necessità della sicurezza del trasporto, si sarebbe dovuto provvedere in

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

minor tempo. Giacchè l'attuale ferrovia Bari-Barletta è in condizioni tali che deve senza meno preoccupare sia le popolazioni sia, e in modo particolare, il servizio ispettivo del Ministero. Sono del parere che il periodo previsto per l'effettuazione dei lavori dovrebbe essere accorciato, non solo per una generica opportunità di accelerare i tempi, ma soprattutto in considerazione delle attuali condizioni di esercizio dell'odierna tranvia. Dà questo una sufficiente tranquillità nei confronti della necessaria manutenzione? Non lo credo.

PANETTI. Essa riceve 120 milioni all'anno dal Governo.

FERRARI. Ma quei 120 milioni di integrazione, che comprendono forse anche la manutenzione, non credo siano sufficienti. E poi, in questi ultimi tre anni, come funzionerà la ferrovia? anzi, che cosa funzionerà? Non certo la nuova ferrovia la quale, eventualmente potrà, tutt'al più, funzionare a tronchi. Ma per tutta la linea che cosa dovrà funzionare? Evidentemente l'attuale tranvia.

GENCO, *relatore*. Vi è ora un servizio automobilistico, istituito dalla stessa società concessionaria esercito con quattro o cinque *pullman* con rimorchio. In effetti la ferrovia serve soltanto gli abbonati, perchè il cittadino che deve fare un viaggio una volta tanto si serve del *pullman*, mezzo di uguale costo e di incomparabilmente maggiore velocità.

FERRARI. Ritengo che la ditta che gestisce la ferrovia non abbia compiuto quei lavori che sarebbe stato suo dovere fare. Noi perciò, pur essendo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge, riteniamo non solo che sia opportuno accelerare i tempi, ma che la nuova ferrovia non debba più essere gestita dall'attuale ditta, ma immessa nella rete dello Stato.

Vi è poi un altro punto che debbo sottoporre alla considerazione della Commissione, cioè quello del personale dell'attuale azienda. Che cosa sarà di esso? Io penso che esso dovrebbe essere mantenuto in servizio e che non si debba procedere ad alcun licenziamento. Pertanto mi riservo di presentare tre ordini del giorno, uno riguardante la sollecitazione della fine dei lavori, un altro riguardante il passaggio della ferrovia in gestione allo Stato, il terzo ri-

guardante il mantenimento in servizio dell'attuale personale.

BUIZZA. Vorrei domandare se in questa legge è compreso anche il rifornimento del materiale mobile, sì che, appena i tronchi siano completati, possano immediatamente essere messi in funzione.

GENCO, *relatore*. Sì.

Volevo poi dire al senatore Ferrari che non credo sia possibile in questo momento il passaggio della ferrovia Bari-Barletta nelle mani dello Stato, non tanto per la lontananza della stazione terminale di essa a Barletta da quella delle Ferrovie dello Stato, in quanto si è ora provveduto ad un raccordo, quanto perchè a Bari il tracciato della linea ferroviaria completato nel 1934 è tale che la stazione terminale della Bari-Barletta si trova ad una distanza di circa tre chilometri dalla stazione delle Ferrovie dello Stato. Per unire le due ferrovie a Bari bisognerebbe fare un tracciato completamente diverso, la cui variante dovrebbe cominciare a circa tre chilometri dalla stazione di arrivo attuale, con tutte le conseguenze prevedibili di spese, espropri, ecc. Anzi posso dire che attualmente il comune di Bari sta facendo pressioni presso gli organi competenti per lo spostamento della stazione centrale delle Ferrovie dello Stato perchè, dove essa è attualmente, comporta una specie di cintura di acciaio ferroviaria che stringe come in una morsa la città. Considerata quindi la eventualità di questo spostamento e la grande intensità del traffico che già attualmente si svolge nella stazione statale di Bari, non vedo assolutamente opportuna la statizzazione sostenuta dal senatore Ferrari.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il senatore Ferrari ha domandato quali sono gli attuali rapporti fra la società concessionaria e lo Stato. Non so se ho bene capito la portata della sua domanda, ma ad ogni modo posso rispondere che l'attuale tranvia viene integrata da un servizio automobilistico. Ora, per mantenere questo servizio, che è indubbiamente deficitario e che non potrebbe essere che così data l'attuale situazione della tranvia, secondo le disposizioni che regolano i sussidi ordinari di esercizio, dallo Stato vengono corrisposti mensilmente sussidi di esercizio per coprire il *deficit*, almeno in parte.

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

Evidentemente, nella valutazione del bilancio dell'azienda, si tiene conto anche degli utili che derivano dall'esercizio automobilistico, per cui non è vero, come qualcuno potrebbe credere, che da una parte la Società riceva sussidi di esercizio da parte dello Stato e dall'altro guadagni con i servizi automobilistici: nell'esame del bilancio viene esaminato il complesso della gestione attuale. Evidentemente, fintanto che la nuova ferrovia Bari-Barletta non sarà ultimata, verrà conservato il vecchio esercizio con il relativo intervento dello Stato, per lo meno per quanto riguarda il pagamento degli agenti, poichè, come l'onorevole Ferrari sa, quando si concedono i sussidi integrativi di esercizio, la preoccupazione maggiore non è quella di coprire tutto il *deficit* della società ma di assicurare il pagamento degli agenti, tanto è vero che in alcuni i sussidi non sono nemmeno dati alla società ma vengono passati all'Ispettorato compartimentale affinché vengano svincolati proprio per il pagamento degli agenti: così si è tranquillizzati che il danaro vada a chi ne ha prima degli altri diritto.

Per quanto riguarda la seconda obiezione del senatore Ferrari sulla nazionalizzazione di questa ferrovia e sul passaggio, quindi, di essa nella rete dello Stato, indipendentemente da questioni di principio, faccio notare che noi non facciamo altro che applicare un decreto del 1947 in cui sono state fissate delle norme per la nuova convenzione con la società concessionaria. Quindi, indipendentemente da ogni questione di carattere generale o teorico, per questo tronco esiste già un decreto, quello 31 dicembre 1947, n. 1642, con cui vennero stabiliti i rapporti tra lo Stato e la società concessionaria: con questa legge non si tratta che di finanziare dei lavori già fissati fin dal 1947.

GENCO, *relatore*. Va tenuto presente, inoltre, che la convenzione del dicembre 1947 non era che un'aggiunta alla convenzione del 5 dicembre 1925. Quindi il Ministero non ha neanche fatto un atto nuovo.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Evidentemente già esisteva una concessione ad una Società privata riguardante quel tronco ferroviario, così come costruito a suo tempo. Poi è stato emanato un altro decreto legislativo che disponeva le opere di

trasformazione a cui con il presente disegno di legge si intende porre termine.

Per quanto riguarda il piano finanziario di cui all'articolo 2 del presente disegno di legge, la situazione è in questi termini: esso sarà istituito dopo tre anni dall'apertura dell'intera ferrovia all'esercizio. La ragione è la seguente: dato che lo Stato ordinariamente dà una sovvenzione di esercizio ad ammortamento del capitale impiegato per la costruzione, è necessario stabilire un piano finanziario che deve essere esaminato dagli organi competenti del Ministero. Da tale piano deve risultare l'ammontare delle sovvenzioni di esercizio che lo Stato potrà dare annualmente. Questo piano era già previsto dall'articolo 8 del decreto legislativo del 1947. Siccome i 2.400 milioni di cui al presente disegno di legge vengono considerati come un'anticipazione alla società, entro il triennio dall'apertura della ferrovia, quando sarà istituito questo piano finanziario, si vedrà, a consuntivo terminato, quello che la società avrà speso per la costruzione della nuova ferrovia ed allora verrà determinata la sovvenzione ordinaria di esercizio. E se la società ha speso meno di quel che gli è stato anticipato dovrà restituire quello che è riuscita a non spendere e si terrà conto della restituzione nella determinazione della sovvenzione ordinaria. Si verrà insomma a ripetere la costante prassi seguita per le ferrovie concesse, per cui le sovvenzioni ordinarie di esercizio vengono stabilite attraverso un piano finanziario, quando l'esercizio stesso è già in funzione e si hanno tutti gli elementi per poter valutare con sicurezza le spese effettive.

Per quanto riguarda gli agenti della ferrovia, siccome essa non viene soppressa, ma anzi ne viene costruita una molto più importante, è da presumere che non solo non ci sarà bisogno di licenziamenti ma anzi si addiverrà ad un aumento del personale.

PRESIDENTE. Nessun'altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Per il completamento della ferrovia Bari-Barletta, previsto dall'articolo 8 dell'atto 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

del Capo provvisorio dello Stato 31 dicembre 1947, n. 1642, è autorizzata la spesa di 2.400 milioni di lire ripartita come appresso:

1 miliardo per l'esercizio finanziario 1950-1951;

800 milioni per l'esercizio finanziario 1951-1952;

600 milioni per l'esercizio finanziario 1952-1953.

Per l'esecuzione dei lavori per detto completamento, cui provvederà la concessionaria Società ferrotramviaria italiana secondo i progetti esecutivi da approvarsi dal Ministero dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo stesso Ministero dei trasporti, entro i limiti della spesa come sopra autorizzata, d'intesa col Ministro del tesoro, potrà anticipare alla Società la somma occorrente anzidetta con le modalità già stabilite, per precedenti lavori, con gli articoli 5, 6 e 7 dell'atto nel comma precedente indicato.

(È approvato).

Art. 2.

Il piano finanziario previsto dall'articolo 8 dell'atto indicato all'articolo 1 sarà istituito dopo tre anni dall'apertura dell'intera ferrovia all'esercizio.

(È approvato).

Art. 3.

I rapporti con la Società in dipendenza dell'esecuzione della presente legge, nonchè per lo esercizio della ferrovia, saranno regolati con atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

(È approvato).

Art. 4.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, alla spesa di lire 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1950-1951 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 56 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.

(È approvato).

FERRARI. L'onorevole Sottosegretario ha dato qualche chiarimento in merito a quanto io ho fatto osservare, e in parte mi ha tranquillizzato, ma fino ad un certo punto. Io insisto sui tre argomenti che ho prospettato e, come ho detto, desidero presentare tre ordini del giorno.

Il primo è il seguente: « La 7ª Commissione del Senato, in occasione dell'esame del disegno di legge " Completamento della ferrovia Bari-Barletta " (n. 1342), constatate le condizioni dell'attuale tranvia Bari-Barletta, gestita dalla Società ferrotramviaria italiana, invita il Governo ad assumere nella rete dello Stato l'esercizio della ferrovia di cui è oggetto il disegno di legge citato ».

TOMMASINI. Io credo che sia il caso di passare senz'altro alla votazione di questo ordine del giorno. Il senatore Ferrari non è nuovo ad ordini del giorno di questo genere; evidentemente egli, con una tenacia di cui gli va data lode, insiste in ogni occasione e circostanza per risollevarne la questione della nazionalizzazione delle ferrovie. Il senatore Ferrari sa benissimo che esistono altre ferrovie, come le ferrovie esercite dalla Società veneta, che sono in mano a privati, le quali, forse a maggior ragione della ferrovia Bari-Barletta dovrebbero essere riscattate dallo Stato. Il senatore Ferrari sa che, se egli è tenace, noi non siamo da meno e quindi non vedo la necessità di allungare ulteriormente la discussione.

PRESIDENTE. A me sembra che il senatore Ferrari imposti un problema di ordine generale che eventualmente è da discutersi sul bilancio del Ministero dei trasporti; evidentemente noi non possiamo risolvere tale importantissima questione, incidentalmente, approvando la legge sul completamento della ferrovia Bari-Barletta.

FERRARI. Io ho presentato il mio ordine del giorno per ribadire l'idea che noi sosteniamo, come ho già fatto altre volte; ma qui in modo particolare la cosa è importante e assillante perchè conosciamo tutti le condizioni di quella zona delle Puglie e la gestione che viene condotta in quella ferrovia che serve tante città così importanti.

GENCO, *relatore*. Io ho già esposto le ragioni, direi così, topografiche, che si oppongono ad una assunzione da parte dello Stato

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

della ferrovia Bari-Barletta; dirò anche che alle popolazioni non tanto importa se essa sia gestita da privati o dallo Stato quanto che funzioni bene. Per queste ragioni io dichiaro che non sono favorevole all'ordine del giorno del senatore Ferrari.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'ordine del giorno presentato dal senatore Ferrari.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

FERRARI. Il secondo ordine del giorno che intendo presentare è il seguente: « La 7ª Commissione permanente del Senato in occasione dell'approvazione del disegno di legge: " Completamento della ferrovia Bari-Barletta " (n. 1342), consapevole delle necessità della zona e delle condizioni dell'attuale esercizio della tranvia Bari-Barletta, invita il Ministero dei trasporti a far tutti gli sforzi perchè i lavori previsti per il completamento vengano eseguiti nel più breve termine possibile, concentrando il finanziamento in due esercizi ».

CORBELLINI. A me sembra che l'ordine del giorno Ferrari si potrebbe trasformare in una raccomandazione, in cui si invitasse il Governo ad effettuare il suo finanziamento in tre esercizi il più rapidamente possibile.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ordine del giorno Ferrari può essere accettato come raccomandazione dal Governo, nella sua prima parte, sino alle parole « invita il Ministero dei trasporti a far tutti gli sforzi perchè i lavori previsti per il completamento vengano eseguiti nel più breve termine possibile ». Ma la richiesta di concentrare in due esercizi il finanziamento poteva e doveva eventualmente essere concretata in un emendamento da apportare al testo del disegno di legge: il che non è ormai più possibile fare essendo già stati approvati gli articoli. Evidentemente il finanziamento non può che essere ripartito in tre esercizi finanziari, come è disposto dall'articolo 1 del testo approvato e a noi non resta che seguire la norma della legge. C'è la proposta del senatore Corbellini di sollecitare la società a fare i lavori nel minor tempo possibile, salvo poi il pagamento in tre esercizi. Mi permetto però di far presente che tutto ciò è possibile, ma bisognerebbe pagare alla Società gli interessi

per il ritardato pagamento, il che significherebbe un maggior onere per lo Stato. Questo, evidentemente, non si può accettare, perchè non avremmo il danaro per pagare le maggiori spese. Comunque sia, posso accettare la prima parte dell'ordine del giorno Ferrari come raccomandazione; la seconda parte no.

FERRARI. Sulla prima parte non ci sono difficoltà e quindi non ho nulla da dire; per la seconda, sono anche disposto a trasformare la richiesta in raccomandazione...

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La seconda parte non posso accettarla neanche come raccomandazione.

FERRARI. Allora formulerò un ordine del giorno in cui manchi la seconda parte che l'onorevole Sottosegretario non accetta: « La 7ª Commissione permanente del Senato, in occasione dell'approvazione del disegno di legge: " Completamento della ferrovia Bari-Barletta " (1342), invita il Ministero dei trasporti a prendere tutti i provvedimenti necessari affinché i lavori previsti per il completamento della detta ferrovia vengano eseguiti nel più breve termine possibile ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo ordine del giorno proposto dal senatore Ferrari, nel testo modificato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

FERRARI. Il terzo ordine del giorno che intendo proporre è il seguente: « La 7ª Commissione permanente del Senato, in occasione dell'esame del disegno di legge: " Completamento della ferrovia Bari-Barletta " (1342), invita il Ministero dei trasporti a prendere tutti i provvedimenti necessari ad evitare che il personale addetto all'attuale esercizio della tranvia subisca licenziamenti ».

Mi sembra che l'onorevole Sottosegretario abbia già dato delle assicurazioni, abbia detto qualcosa che in un certo senso ci può tranquillizzare e che impegna anche il Ministero. Io desidererei però che questo risultasse in modo evidente, chiaro e definitivo attraverso l'espressione di un preciso desiderio della Commissione nei confronti del Ministero stesso.

TOMMASINI. Io non ho nulla in contrario in linea di principio ad accettare l'ordine del giorno Ferrari; ma c'è un'eccezione. Se la modifica porta alla sostituzione del sistema di

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

esercizio odierno, apporterà anche un'economia sensibile di personale di esercizio. Non occorre essere molto colti per comprendere che si avrà economia di personale, trasformando una vecchia ferrovia a scartamento ridotto con locomotive che sbuffano dalle ciminiere ad imbuto in una moderna linea a scartamento normale, servita da automotrici elettriche, anche se il miglioramento delle condizioni dei servizi comporterà una intensificazione degli orari e quindi un maggior numero di treni. Voler, perciò, impegnare il Ministero nel modo voluto dal senatore Ferrari non mi sembra opportuno. Tutt'al più potrebbe servire a farci dei meriti presso quel personale, ma mi sembra un atto troppo impegnativo per il Governo.

GENCO, *relatore*. Condivido in pieno l'opinione espressa dal collega Tommasini, cui mi permetto di aggiungere delle brevissime considerazioni. La ferrovia, mi sembra, ha sei locomotive; se mai, potranno andare in pensione i sei conduttori delle locomotive, a meno che non si faccia un corso di riqualificazione. La ferrovia ha oggi soltanto quattro corse giornaliere con orari scomodi, due corse la mattina e due corse il pomeriggio. Quando ci sarà la linea a scartamento normale e a trazione elettrica, vi saranno treni a frequenza tranviaria e quindi evidentemente ci sarà bisogno di nuovo personale. Faccio notare, per esempio, che la nuova linea sarà dotata di case cantoniere, mentre la vecchia non ne aveva. Son tutti elementi questi che contribuiscono a dissipare le preoccupazioni esposte dal senatore Ferrari. Io non sono affatto preoccupato a questo riguardo, perchè, se dubitassi che un solo elemento potesse essere licenziato, voterei a favore dell'ordine del giorno Ferrari.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io faccio una questione di ordine generale. Le assicurazioni che ho dato rappresentano una presunzione giustificata per cui molto probabilmente non solo non ci saranno riduzioni di personale ma addirittura aumento di esso, se si verificheranno quelle condizioni che l'onorevole relatore ha esposto. Ma non posso accettare l'ordine del giorno Ferrari, direi per una ragione di principio. Noi non possiamo e non dobbiamo subordinare l'esercizio, il rammodernamento di una ferrovia con

un sistema piuttosto che con un altro alla preoccupazione che questo possa dar luogo al licenziamento di qualche membro del personale. Noi dobbiamo seguire i progressi della tecnica e soprattutto le comodità delle popolazioni interessate; non possiamo soltanto per una questione di personale restare ancorati a sistemi antiquati. Se i progressi tecnici consentono una riduzione di personale, non è giusto che si tenga della gente a far niente e a prendere lo stipendio soltanto per la ragione che non si può procedere a licenziamenti. Tutto va subordinato al fatto che la ferrovia risponda ai bisogni della zona e che per essa ci sia il personale necessario sufficiente al buon andamento del servizio. Nel caso specifico penso e suppongo che il personale dovrà essere aumentato, considerata la maggiore frequenza dei treni; ma se, per disgrazia, questo non si dovesse verificare per qualsiasi motivo, noi evidentemente non possiamo porre a carico della Società, la quale poi riversa il suo peso sulle finanze dello Stato, del personale inutile.

MASSINI. Io voglio fare una sola osservazione: il progresso della tecnica porta anche alla riduzione degli orari di lavoro, e, quindi, di conseguenza ad un maggiore assorbimento di mano d'opera.

CORBELLINI. L'ordine del giorno Ferrari richiede che non si proceda a licenziamenti. Invece il ragionamento che si deve fare è che in questa ferrovia ci sia una quantità di personale equivalente a quella attuale poichè va considerato che, se noi modifichiamo il sistema di trazione, avremo bisogno di personale per le sottostazioni elettriche di trasformazione mentre non avremo più bisogno dei caldaiai che servono per le macchine a vapore. Avremo molto probabilmente una azienda industriale con dimensioni aumentate, ma la struttura tecnica e professionale subirà una trasformazione, uno spostamento di qualifiche: per esempio, le automotrici potranno andare avanti con un solo agente ed un fattorino, mentre adesso sono necessari macchinista, fuochista e capotreno. Ciò è previsto dalla tecnica di trasformazione degli impianti ferroviari. Perciò, pur ammettendo che la trasformazione apporterà naturalmente un miglioramento nei confronti della disoccupazione, non può in linea assoluta essere accettato un

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 75ª RIUNIONE (10 novembre 1950)

impegno tassativo che tutto l'attuale personale debba essere ad ogni costo mantenuto in servizio. Per queste ragioni io sono contrario all'ordine del giorno Ferrari.

PRESIDENTE. Se questo ordine del giorno, per le ragioni di ordine tecnico che l'onorevole Sottosegretario e il senatore Corbellini hanno illustrato, fosse respinto, sembrerà quasi che noi desideriamo che il personale sia licenziato, per cui, invece di fare un'azione che potrebbe apparire ad esso favorevole, ne faremmo una contraria con effetti controproducenti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A tal fine sarà bene chiarire che il Governo è contrario all'ordine del giorno, non perchè desideri che venga licenziato il perso-

nale, ma solo per ragioni di opportunità tecnica e pratica.

PRESIDENTE. Il senatore Ferrari insiste nel mantenere il suo ordine del giorno ?

FERRARI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'ultimo ordine del giorno presentato dal senatore Ferrari, nel testo già letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,45.