SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1956

(94ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » **(1585) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1474, 1475, 1481
CAPPELLINI 1474, 1475, 1479
CROLLALANZA 1475, 1478
FERRARI 1476, 1481
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 1474, 1480
PORCELLINI 1480
VACCARO, *relatore* 1476

« Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della Ferrovia circumvesuviana in concessione all'industria privata » **(1667) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1482, 1483
CAPPELLINI 1483
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 1483
RESTAGNO, *relatore* 1482

« Abrogazione dell'articolo 63 della legge 9 luglio 1908, n. 445, recante provvidenze a favore della Basilicata e della Calabria » **(1765)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1473, 1474
ROMANO, *relatore* 1474

La seduta è aperta alle ore 9,45.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Caponali, Cappellini, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Ferrari.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Romita 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: « Abrogazione dell'articolo 63 della legge 9 luglio 1908, n. 445, recante provvidenze a favore della Basilicata e della Calabria » (1765) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 63 della legge 9 luglio 1908, n.445, recante provvidenze a favore della Basilicata e della Calabria », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 63 della legge 9 luglio 1908, numero 445, è abrogato.

ROMANO, *relatore*. Onorevoli colleghi, l'articolo 63 della legge 9 luglio 1908, n. 445, recante provvedimenti in favore della Basilicata e della Calabria, stabilisce che per la esecuzione dei lavori di consolidamento di abitati e delle opere di pubblico interesse, debba essere interpellata, per gli abitati della Calabria, la Commissione centrale consultiva di cui all'articolo 29 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e, per quanto riguarda le altre regioni, una speciale Commissione composta di un funzionario del Ministero dei lavori pubblici, di tre ispettori del Genio civile e di un ingegnere geologo.

Con il presente disegno di legge si propone l'abrogazione dell'articolo 63, tanto più che le leggi successive, e specialmente il decreto-legge 30 giugno 1918, n. 1019, e il decreto-legge luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 568, non hanno più fatto menzione del parere dell'una o dell'altra Commissione.

Ora, poichè di recente gli organi di controllo hanno mosso rilievi al riguardo, io ritengo che noi si debba senz'altro approvare il disegno di legge che abroga l'articolo 63 della legge citata.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (1585).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ». Su questo disegno di legge abbiamo il parere favorevole della quinta Commissione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CAPPELLINI. Riterrei opportuno che fosse rinviata la discussione del presente disegno di legge poichè, da notizie in nostro possesso, risulterebbe che la società concessionaria si è resa più volte inadempiente e ha utilizzato sovvenzioni per scopi diversi da quelli per i quali venivano concesse. Esiste in proposito una interrogazione presso la Camera dei deputati, alla quale non sappiamo se e che cosa abbia risposto il Ministro.

Ora, proprio per non pregiudicare la situazione, anche perchè allo stato attuale delle cose saremmo costretti a votare contro il disegno di legge, pregheremmo di rinviarne la discussione alla prossima seduta. Avremo così la possibilità di documentarci per la parte che ora non conosciamo, cioè per quanto riguarda la risposta del Ministro all'interrogazione di cui sopra.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non conosco l'interrogazione che sarebbe stata presentata al Ministro e tanto meno la risposta. Mi pare però che l'argomento cui il senatore Cappellini si riferisce non dovrebbe in alcuna maniera intralciare la discussione dell'attuale disegno di legge poichè in esso si parla di sovvenzioni rivalutate per l'esercizio prossimo, ad avvenuto ammodernamento delle ferrovie del sud-est, e quindi tutto ciò credo non abbia nulla a che fare con i precedenti che si vorrebbero addebitare alla società concessionaria. D'altra parte, pur non conoscendo l'argomento specifico cui la interrogazione si riferisce, ritengo assolutamente impossibile che la società concessionaria abbia potuto distrarre i sussidi integrativi che le venivano corrisposti per determinati fini, poichè i bilanci e le spese di esercizio vengono rigorosamente controllati dal servizio finanziario dell'Ispettorato per la motorizzazione. Penso quindi che si tratti delle solite dicerie che spesso vengono messe in circolazione sul

conto delle società concessionarie ma credo che elementi precisi non possano esserci al riguardo.

CROLLALANZA. Ho l'impressione che il collega Cappellini, così diligente nello studio dei provvedimenti che vengono sottoposti alla nostra Commissione, e che porta sempre un notevole contributo alle discussioni che si svolgono in quest'aula, abbia preso l'abitudine, da un po' di tempo a questa parte, di chiedere il rinvio di alcuni dei provvedimenti sottoposti al nostro esame. Oggi ha giustificato la sua richiesta affermando che non si ritiene sufficientemente documentato.

Vorrei far presente, per quanto riguarda il caso specifico, che il testo del provvedimento, nonostante sia venuto solo oggi in discussione, era stato distribuito agli onorevoli colleghi da diversi giorni; quindi essi avevano tutto il tempo per documentarsi in merito. D'altra parte, il motivo per cui il collega Cappellini chiede il rinvio non si riferisce al provvedimento in se stesso, come ha già fatto presente l'onorevole Sottosegretario, ma avrebbe origine dalla preoccupazione dell'esistenza, presso la Camera dei deputati, di una interrogazione relativa ad una vecchia gestione. L'argomento dell'interrogazione, vale a dire la distrazione da parte della società concessionaria di fondi per scopi diversi da quelli per i quali sono stati erogati, esula però completamente dalla materia del provvedimento, che si riferisce invece alla necessità urgente di ammodernare una ferrovia che investe una vasta zona come le Puglie, per la quale è assolutamente necessario provvedere con sollecitudine, tenendo conto del fatto che, oltre a servire la penisola salentina — qui impropriamente si parla di disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina — il tronco principale di questa ferrovia interessa il tratto Bari-Taranto, servendo quindi la popolazione di numerosi comuni. Oltre ad essere importante in se stessa, detta ferrovia risponde alle esigenze derivanti dalle caratteristiche economiche della regione. Ricordo che fino ad alcuni anni fa veniva chiamata « la ciuccia », cioè ferrovia-asino, proprio perchè, specialmente gli studenti che si debbono recare al collegio di Conversano, nella salita che porta a questo centro, possono con tutta comodità, mentre il treno è in marcia, scendere, fare due chiacchiere, e poi risalire sullo stesso treno.

Ma non voglio entrare nel merito dell'argomento del quale si discuterà in altra occasione; insisto perchè la Commissione esamini oggi stesso il provvedimento e perchè il collega Cappellini rinunci alla richiesta di rinvio in considerazione anche che tale richiesta significherebbe andare a dopo le feste natalizie e quindi praticamente alla ripresa dei lavori, dopo il 22 gennaio.

Concludo, onorevoli colleghi: io non voglio fare il meridionalista in tutte le circostanze, ma, quando si tratta di un provvedimento che riguarda il Mezzogiorno, vogliamo proprio noi assumere la responsabilità di un ritardo nella sua soluzione legislativa?

PRESIDENTE. Desidero far notare che l'urgenza del provvedimento deriva anche dal fatto che esso comporta la costruzione di moderne attrezzature di materiale ferroviario, costruzione che interessa tutta l'industria meccanica meridionale. Detta industria attende appunto l'approvazione del disegno di legge per assicurare alle loro maestranze il lavoro invernale. Il ritardo, quindi, nell'approvazione, comporterebbe un danno non solo alle popolazioni interessate, ma alle imprese che costruiscono materiale rotabile.

È questa una delle ragioni che consigliano di non procedere — secondo il mio parere — al rinvio della discussione.

CAPPELLINI. Mi corre l'obbligo di replicare alle gentili parole rivoltemi dal collega Crollalanza e anche per rispondere ad altre affermazioni sulle quali non sono d'accordo. Credo innanzitutto che non si possa fare a noi l'addebito di non essere sempre preoccupati delle cose del Mezzogiorno. In secondo luogo debbo respingere quanto affermato dal senatore Crollalanza, secondo il quale avrei preso, da qualche tempo a questa parte, l'abitudine di chiedere il rinvio delle discussioni. Ciò si è verificato in soli due o tre casi, ma proprio per evitare la rimessione in Aula dei disegni di legge che si discutevano.

Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, mi limiterei, per ora, a chiedere il

passare alla discussione degli altri provvedimenti all'ordine del giorno; nel frattempo io cercherò di rintracciare la risposta del Ministero all'interrogazione di cui prima si è parlato.

FERRARI. Ritengo assolutamente che da parte della società concessionaria delle ferrovie del sud-est non vi siano state distrazioni di fondi, dal momento che esiste un controllo da parte del Governo. D'altro canto devo far notare che di recente anche il senatore Cerabona ha presentato un'interrogazione con la quale fa presente che il ritardo nella approvazione di questo disegno di legge si ripercuoteva a danno sopratutto degli operai dell'I.M.A.M..

Onorevoli colleghi, è dal 1954 che io insisto su questo ammodernamento, che è vivamente sentito e atteso dalle nostre popolazioni; si tratta di una necessità inderogabile, perchè non possiamo permettere che nel 1956 si mantengano gli stessi binari e le stesse macchine che furono messe in funzione nel 1885. I binari sono consumati; e non solo della « ciuccia », secondo la definizione del senatore Crollalanza, noi sentiamo parlare nei Consigli comunali dei nostri paesi, ma addirittura di ferrovie antidiluviane. Voi comprenderete infine lo sforzo compiuto dalla Commissione interministeriale che ha esaminato, tra l'altro, l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina. Del resto è evidente che il vantaggio che ne deriverebbe, sarebbe non solo per le popolazioni, ma anche per gli stessi operai, i quali hanno bisogno di lavoro.

VACCARO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che viene oggi al nostro esame è, a mio avviso, quanto mai opportuno per risolvere un problema che si trascina da anni e che rende la situazione delle ferrovie della penisola salentina sempre più precaria e poco rispondente ai bisogni di quelle popolazioni.

Con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, che riguarda i provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento delle ferrovie e delle linee in concessione, non si è potuto superare il limite fissato per le sovvenzioni perchè questo era stabilito dall'articolo 2 della legge citata. Ma avendo i servizi ferroviari della penisola salentina assunto una notevole importanza, e una sempre maggiore dovranno assumerne in rapporto ai problemi delle nuove opere nel Mezzogiorno, il Governo si è indotto ad esaminare il problema e a risolverlo.

Laboriose e lunghe sono state le discussioni intorno ad un efficace potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria della penisola salentina, esercitata dalla Società anonima per le ferrovie del sud-est sulla base dell'atto 14 ottobre 1931 approvato con decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito poi nella legge 25 aprile 1932, n. 459. Ma la Commissione interministeriale, prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, il cui parere sostituisce quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha, con una lunga ed elaborata relazione, ritenuto che l'attuale rete della ferrovia salentina, costituita da 473 chilometri di linea, non possa essere soltanto oggetto di parziali provvedimenti di ammodernamento, ma debba essere anche valorizzata, per meglio aderire ai bisogni della zona servita.

La Commissione interministeriale per l'ammodernamento ha studiato le seguenti cinque soluzioni, che voglio portare a conoscenza degli onorevoli colleghi.

Soluzione n. 1: richiede una spesa per ammodernamento di lire 3.118 milioni; il bilancio di esercizio presenta un *deficit* totale di lire 608 milioni pari a lire 1.284.000 per chilometro; occorre ridurre il numero degli agenti a 897, esonerandone 848 rispetto alla consistenza quale risulterà il 1° gennaio 1958.

A tali condizioni la soluzione n. 1 rientra nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Soluzione n. 2: spesa lire 6.424 milioni; *deficit* totale lire 1.105 milioni (2.332 per chilometro); numero agenti 1.383 (esoneri 362).

Soluzione n. 3: spesa lire 4.950 milioni; *deficit* totale lire 916 milioni (1.934 per chilometro); numero agenti 1.165 (esoneri 580).

Soluzione n. 4: spesa lire 5.714 milioni; *deficit* totale lire 1.013 milioni (2.138 per chilometro); numero agenti 1.266 (esoneri 479).

Soluzione n. 5: spesa lire 6.009 milioni; *deficit* totale lire 1.079 milioni (2.277 per chilometro); numero agenti 1.349 (esoneri 396).

Lo studio di queste cinque soluzioni è stato condotto dall'Ispettorato di Bari con criteri uniformi, e pertanto i risultati sono tra loro perfettamente comparabili, per quanto l'Ispettorato generale, nello studio dettagliatamente esposto dal relatore, abbia adottato qualche diversità di criterio.

Soltanto la prima soluzione rispetta il limite di sovvenzione di lire 1.400.000 al chilometro; l'Ispettorato generale non ritiene possibile adottarla, sia per le gravi ripercussioni che presenterebbe l'esonero di quasi 850 agenti, sia perchè non sembra opportuno privare di comunicazioni ferroviarie la regione leccese, perchè in tal caso verrebbe abbandonata tutta quella zona a sud di Lecce che è servita da questa ferrovia. Infatti non vi sono in quella zona altre vie di comunicazione, sicchè tutti gli abitanti verrebbero ad essere privati dell'unico mezzo efficace di comunicazione.

La terza soluzione potrebbe rappresentare un utile compromesso ma, in seguito a più accurate indagini sulle prospettive future della produzione agricola delle zone interessate, si è rilevata la inopportunità di cessare l'esercizio ferroviario sulle linee Casarano-Gallipoli e Nardò-Novoli. Ciò, escludendo anche la quinta soluzione, farebbe apparire come più conveniente la quarta soluzione (chilometri 393 di ferrovia).

L'Ispettorato generale, peraltro, preoccupandosi dello sviluppo produttivo dell'intera penisola salentina, e particolarmente delle prospettive favorevoli conseguenti agli importanti lavori di bonifica in corso, ha voluto più particolarmente esaminare la possibilità di giungere alla seconda soluzione, e cioè alla conservazione totale della rete ferroviaria.

Le linee Casarano-Gagliano, Gagliano-Maglie e Maglie-Otranto (chilometri 80 + 502) che, secondo la quarta soluzione verrebbero sostituite con autoservizi, sono in ottime condizioni per quanto riguarda l'armamento, gli impianti dei fabbricati, e pertanto la spesa di ammodernamento necessaria per la seconda soluzione può alquanto ridursi, differenziandosi dalla quarta soltanto per il mancato recupero del ferro e per il maggiore fabbisogno di materiale rotabile.

Altresì la differenza di *deficit* d'esercizio, peraltro non rilevante (circa 100 milioni annui in più per la seconda soluzione), è dovuto quasi interamente al minor fabbisogno di personale (circa 120 agenti in più per la seconda soluzione).

Pertanto è stata abolita l'idea di tenere in esercizio soltanto 258 chilometri di ferrovia sui 473 esistenti, soluzione questa che avrebbe privato dell'uso della ferrovia quasi l'intera provincia di Lecce, la quale ne avrebbe avuto notevoli danni data la scarsezza di altre vie di comunicazione.

Tutte queste misure restrittive sono state abbandonate, perchè erano in stridente contrasto con l'opera che il Governo ha intrapreso per lo sviluppo del Mezzogiorno. Perciò si è arrivati alla soluzione di mantenere l'intera rete ferroviaria, provvedendo al suo potenziamento attraverso l'esecuzione di opere e l'acquisto di materiale rotabile per la spesa di lire 5.759.807.000. Su tale spesa lo Stato contribuirà con lire 4.319.855.000.

Nella relazione ministeriale è indicata la ripartizione della spesa per tutte le opere da compiere e per l'acquisto di macchine e materiale rotabile. Debbo dire che, per quanto riguarda la questione delle macchine e del materiale rotabile, sono state già assegnate le commesse, ma non si è ancora dato il via ai lavori perchè appunto si attende l'approvazione di questo disegno di legge il cui ulteriore ritardo comporterebbe un notevole svantaggio alle maestranze di Bari e specialmente a quelle di Napoli, che in questo periodo non hanno lavoro.

Considerato che la società gestisce nella penisola salentina anche linee automobilistiche, il piano di ammodernamento deve tener conto anche di un piano finanziario per l'esercizio delle linee automobilistiche, e pertanto la sovvenzione annua di esercizio verrebbe stabilita in lire 3.327.000 al chilometro per il periodo che va dal 1° luglio 1952 alla data stabilita per la esecuzione delle opere, prevista in tre anni, e di lire 2.894.000 al chilometro per venticinque anni a partire da detta data, cioè dalla data in cui l'esercizio comincia a funzionare. Per tale aumento della sovvenzione si rende necessario il presente disegno di legge (da

lire 1.400.000 ai limiti sopra citati). Tutte le altre disposizioni che sono fissate in questo disegno di legge, che io ritengo molto opportuno nell'interesse della penisola salentina e di tutte le Puglie e, di riflesso del Mezzogiorno e della Sicilia, tendono a stabilire la esatta applicazione della legge vigente. Mi riservo di riprendere la parola per illustrare quanto contenuto negli articoli a misura che se ne dovesse presentare l'occasione.

Tuttavia debbo dire che avrei voluto che gli articoli 2 e 3 del disegno di legge che discutiamo fossero soppressi, perchè del loro contenuto si dovrà parlare in occasione della discussione del disegno di legge, d'iniziativa del senatore Corbellini, già presentato al Senato.

Concludendo, in considerazione in quanto ho avuto l'onore di esporre, propongo alla Commissione di approvare il disegno di legge in esame così come è stato presentato dall'onorevole Ministro dei trasporti.

CROLLALANZA. Debbo anzitutto ringraziare il collega Cappellini in quanto mi sembra di aver capito che non ha più intenzione di insistere sulla richiesta di rinvio e che ha preso atto delle modeste osservazioni da me fatte in precedenza nel giustificare l'urgenza del provvedimento. Il relatore ha esposto molto chiaramente la situazione delle ferrovie del sud-est e l'urgenza di adottare il provvedimento sottoposto al nostro esame. Ha fatto presenti le condizioni attuali sia di quella rete ferroviaria, sia del materiale mobile che scorre su di essa, ed ha parlato anche della necessità, dal punto di vista economico e dal punto di vista dell'interesse dei viaggiatori, di provvedere all'ammodernamento di quella ferrovia.

Io desidero aggiungere a quanto detto dal relatore che la rete ferroviaria di cui si parla, specialmente nel tratto della penisola salentina — che è quello che ha lasciato a un certo punto perplessa la Commissione interministeriale sulle varie soluzioni, tanto che si era anche profilata la eventualità che un certo gruppo di linee a sud di Lecce potesse essere abolito — ha la sua ragione di essere indipendentemente dal fatto che assolve alle esigenze di una popolazione che si deve muovere da un Comune all'altro in una zona in cui le strade sono insufficienti e dove il servizio automobilistico potrebbe soltanto in parte supplire all'abolizione delle linee ferroviarie. Bisogna infatti considerare una questione di ordine economico che può derivare dall'ammodernamento stesso, tenuto presente che la maggior parte del traffico merci — i mosti, le uve e i prodotti tipici delle regioni meridionali — che provengono dal sud su vagoni sempre a pieno carico, passa attraverso la penisola salentina e si riversa in Alta Italia, per cui, il giorno che la ferrovia sarà ammodernata, anche quello che è il lato passivo dell'esercizio verrà a trovare il suo correttivo, perchè è da presumere che il traffico che in parte oggi si svolge con servizi di autotreni e che evidentemente è più costoso, potrà trovare maggiore sviluppo su una rete ferroviaria opportunamente ammodernata.

Per quanto riguarda il tratto Bari-Taranto, devo far presente che già esiste un'altra linea dello Stato, proprio la Bari-Taranto: ma la ferrovia di cui ci occupiamo, nonostante sia secondaria e nonostante sia affidata ad una società concessionaria e pertanto non esercitata direttamente dallo Stato, sotto un certo punto di vista collega meglio Bari a Taranto di quanto non faccia la ferrovia dello Stato.

Tuttociò è accaduto proprio per i criteri che a suo tempo prevalsero nella costruzione della rete ferroviaria italiana, secondo i quali si voleva portare la ferrovia sotto... l'abitazione dei singoli amministratori dell'epoca, per cui andare da Bari a Taranto con la ferrovia dello Stato è un vero supplizio. Ripeto, quando il tronco ferroviario della sud-est Bari-Taranto sarà ammodernato, ne potrà derivare veramente un grande giovamento per la regione pugliese e potranno diventare celeri più di quanto non lo siano oggi i collegamenti fra le due città, nonchè tutto il servizio merci che proviene dalla Sicilia e dalla Calabria attraverso la linea adriatica per risalire verso l'Alta Italia. Quindi, anche se in apparenza può avere l'aspetto del carattere locale, questo problema risponde invece ad una esigenza di carattere nazionale, come ho già detto, ai fini economici e ai fini anche dei collegamenti rapidi per i viaggiatori fra una gran parte del Mezzogiorno e dell'Italia settentrionale.

È da considerare inoltre che con la soluzione proposta dalla Commissione interministe-

riale, cioè quella di procedere all'ammodernamento dell'intera rete e non solo della parte più importante, si ha il vantaggio di evitare quello che fatalmente si verificherebbe, cioè il licenziamento di centinaia e centinaia di operai, di dipendenti delle ferrovie del sud-est che, viceversa, con la soluzione adottata, si ridurrebbe a cifre più modeste. D'altra parte è previsto che il personale che dovrà lasciare il servizio avrà un trattamento di particolare favore, nel senso che otterrà il raggiungimento della pensione.

Allo stato delle cose, quindi, è da considerare non solo di estrema urgenza ma di notevole importanza per l'economia della regione e per i traffici del Mezzogiorno l'ammodernamento di questa rete ferroviaria. Certo è che lo Stato, dovendosi assumere un onere di così notevole portata, farebbe meglio a statizzarla; dico questo perchè l'argomento è già stato sollevato. Comunque l'importante è per ora ammodernare la ferrovia; una volta resa omogenea nulla può impedire allo Stato, che ne ha la facoltà, di riscattarla. Allo stato attuale, se dovessimo sottoporre a noi stessi un provvedimento di questo genere, lo rinvieremmo senza altro alle calende greche poichè non si tratterebbe solo di trovare i finanziamenti, ma di trovarli in misura notevolmente maggiore per il riscatto della ferrovia, ciò che renderebbe praticamente impossibile la soluzione ove si consideri che le Ferrovie dello Stato hanno un bilancio con parecchie decine di milioni di *deficit* ed hanno problemi forse più assillanti di quello che può essere un provvedimento di statizzazione di un tronco ferroviario. Ho voluto fare questo accenno, che potrebbe sembrare superfluo, al fine di sgomberare il terreno e accelerare la discussione per passare senz'altro all'esame dei singoli articoli che sono stati chiaramente illustrati dal relatore.

Facendo presente che non ritengo opportuna la soppressione dell'articolo 2 e dello articolo 3, propongo l'approvazione del provvedimento così come è stato sottoposto al nostro esame, sicuro che renderemo un grande servizio alla regione pugliese e, nello stesso tempo, all'economia italiana.

CAPPELLINI. Da quanto abbiamo appreso dal relatore e dall'intervento del collega Crollalanza appare senz'altro consigliabile l'approvazione del disegno di legge. Tuttavia c'è una questione di principio che ancora una volta mi pare debba essere affermata e alla quale lo stesso collega Crollalanza ha accennato: non si può infatti ammettere che tutte le passività di bilancio delle Società concessionarie finiscano a carico dello Stato. Infatti quando si tratta di ammodernare, completare, ampliare, modificare, è sempre lo Stato che deve intervenire. In questa situazione tutte indistintamente le società concessionarie lavorano al sicuro, senza alcuna preoccupazione, poichè, se ci saranno delle passività, queste verranno coperte dallo Stato; per cui mi pare che una saggia amministrazione dovrebbe porre una buona volta fine al problema con una soluzione definitiva, con il passaggio cioè delle ferrovie in concessione allo Stato, tanto più che disponiamo di un'azienda statale importante e così bene amministrata quale quella delle Ferrovie dello Stato. Però, nonostante ciò sia stato più volte detto, le cose continuano ad andare come sono sempre andate.

Esprimo poi nuovamente la mia preoccupazione sulla utilizzazione delle somme che vengono stanziate. Non ho una documentazione precisa per provare che determinati stanziamenti siano stati utilizzati per scopi diversi da quelli che erano in origine, e, anche nella risposta del Ministro all'interrogazione cui mi riferivo prima, e che ora mi è pervenuta, non ci sono elementi che confermino questa mia preoccupazione. Tuttavia ritengo che ciò sia nella normalità delle cose: infatti quando gli amministratori di una società sanno che non pagheranno mai in proprio e che non pagheranno neanche gli azionisti della società perchè c'è sempre lo Stato a coprire il loro bilancio passivo, sono di conseguenza portati non dico a distrarre, ma in un certo senso ad utilizzare le somme per scopi non precisamente conformi alla destinazione degli stanziamenti medesimi. Concludendo, quanto si conferma e si dice a proposito di queste aziende credo trovi la sua ragione d'essere proprio nel sistema, che andrebbe corretto. Pertanto, pur non ritenendo di votare a sfavore del disegno di legge, anche perchè ci rendiamo conto delle pressioni che muovono dalle popolazioni interessate, e dal momento che esso dovrà andare alla Camera, e i colleghi dell'al-

tro ramo del Parlamento avranno maggior tempo di noi per esaminarlo, noi ci asterremo dal voto.

PORCELLINI. Condivido in linea generale quanto affermato dal collega Cappellini sulla utilizzazione dei fondi che vengono erogati alle società concessionarie: è un problema che dovrebbe essere risolto. Tuttavia, nel caso specifico, ritengo sia necessario che la ferrovia di cui si parla venga con sollecitudine ammodernata e messa in grado di funzionare nell'interesse di quelle popolazioni. Chi ha viaggiato in quelle zone può rendersi facilmente conto della gravità del problema. Io non mi asterrò dal voto proprio per questa ragione e dichiaro quindi che voterò a favore.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono grato al relatore che, con tanta chiarezza, ha riferito sulla situazione delle ferrovie del sud-est, così come sono grato al senatore Crollalanza e agli altri che sono intervenuti nella discussione esprimendo il loro parere favorevole all'approvazione del disegno di legge. Vorrei soltanto fare alcune precisazioni sia sull'*iter* legislativo di questo disegno di legge, sia su alcune affermazioni dei senatori Cappellini e Porcellini. Debbo dire che questa rete di ferrovie in concessione, che ha uno sviluppo di 473 chilometri, ha formato oggetto di attento esame da parte di una Commissione interministeriale, da me presieduta e che è chiamata ad applicare la legge n. 1221 in relazione ai progetti di ammodernamento presentati dalle Ferrovie in concessione. Ora, quella Commissione, della quale fanno parte tecnici valorosi, oltre che rappresentanti del Ministero del tesoro e della Corte dei conti, allo scopo di adottare provvedimenti che sanino la situazione delle ferrovie di cui si parla, si è prospettata varie soluzioni, ma tenendo presente sopratutto il fine di risparmiare, di non spendere eccessivamente, di non superare o di limitare quanto stabilito dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221. La riduzione di una parte della rete — per cui una buona parte del territorio del Leccese veniva ad essere privata della ferrovia — portava a danni economici e finanziari notevoli perchè, pur essendo quella regione dotata di una rete statale abbastanza sviluppata, essa non era sufficiente, soprattutto in relazione all'incremento dell'agricoltura. Inoltre tale riduzione importava anche un altro inconveniente rappresentato dal licenziamento di numerosi dipendenti della Società delle ferrovie del sud-est, ragione per cui, per questo duplice ordine di considerazioni, la Commissione ha deciso di ammodernare l'intera rete conservandola in esercizio. Questo ammodernamento importava però una spesa notevole. In relazione al piano finanziario predisposto in conformità delle disposizioni della legge del 2 agosto 1952, n. 1221, si veniva ad ottenere una sovvenzione di esercizio che superava di gran lunga il limite massimo di un milione e 400 mila lire a chilometro. Ed ecco la ragione per la quale questo disegno di legge viene all'approvazione del Senato, proprio perchè vi è una precisa disposizione in proposito nell'articolo 2 della legge citata. Il Senato quindi deve intervenire adottando una apposita disposizione che consenta di spendere, anzichè lire un milione e quattrocento mila a chilometro, lire due milioni e ottocento mila.

Il Senatore Cappellini, infine, ha manifestato una preoccupazione che è un po' diffusa nel pubblico italiano, il quale generalmente ritiene che tutte le società concessionarie siano delle piovre a danno dello Stato, nel senso che facciano un'allegra finanza, spendano cioè senza preoccuparsi eccessivamente delle spese di gestione in quanto partono dal presupposto che ad un eventuale *deficit* deve provvedere lo Stato con sussidi integrativi. Io desidero far rilevare a tale proposito che la legge del 2 agosto 1952, n. 1221, dovrebbe proprio eliminare questa possibilità che viene addebitata alle società concessionarie, perchè, mentre secondo le disposizioni vigenti è vero che tutti i bilanci deficitari delle società concessionarie vengono integrati dallo Stato con sussidi erogati mese per mese, con la nuova legge, una volta eseguito l'ammodernamento e rivalutata la sovvenzione chilometrica, non si dovrà più parlare di sussidi integrativi. Le gestioni saranno pertanto a rischio e pericolo delle società medesime. Faccio quindi osservare, nel caso specifico, che se noi non dovessimo approvare oggi questo disegno di legge, la società concessionaria del sud-est continuerebbe a gestire la rete ferroviaria con l'insoddisfa-

zione delle popolazioni interessate continuando a percepire un miliardo e mezzo all'anno di sussidi integrativi. Sono del parere quindi che tale sistema debba essere eliminato. Il senatore Cappellini proporrebbe di far passare l'attuale gestione direttamente allo Stato. Mi pare che anche questo criterio non possa essere con serenità e tranquillità accolto poichè tutti sanno che purtroppo anche l'Azienda ferroviaria italiana, per quanto amministrata dallo Stato con ogni cautela e rigore, è largamente deficiaria, avendo raggiunto un passivo di 100 miliardi l'anno. Questa cifra rappresenta la passività per la gestione di 16.000 chilometri di linea, mentre le ferrovie in concessione, con tutto che sono così discusse e che hanno uno sviluppo di soli 6.000 chilometri, importano una passività, per sovvenzioni e sussidi integrativi, di circa sei miliardi. Quindi, se lo Stato si dovesse accollare anche il passivo delle linee in concessione finirebbe per incrementare ancora di più il suo *deficit* di bilancio. Non credo che, anche in linea generale, possa convenire domani allo Stato di riscattare dalle ferrovie in concessione tutte le reti per inserirle nel patrimonio generale della rete ferroviaria italiana. Se finora lo Stato non lo ha fatto, se i Governi che si sono succeduti non si sono mai decisi a fare ciò, vuol dire che si è riconosciuto che lo Stato non ne aveva alcuna convenienza. Ho dovuto aprire questa parentesi per rispondere ad alcune osservazioni dei senatori Cappellini e Porcellini. Comunque questa è una questione generale che mi sembra non rientri nel caso specifico.

Concludendo, credo che gli argomenti che sono affiorati nella discussione dovrebbero tranquillizzare la Commissione e consigliarla ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dico *per incidens* che quando un giorno si dovesse parlare di un programma di riscatto da parte dello Stato delle ferrovie che oggi sono in concessione, sarà vantaggioso poterle avere già ammodernate.

FERRARI. Desidero ringraziare l'onorevole relatore per la esauriente e lucida relazione, gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione e sulle cui osservazioni posso essere anche d'accordo, nonchè il rappresentante del Governo. Desidero inoltre ricordare che chi vi parla, già nel luglio 1954 ebbe ad insistere perchè venisse accolta la soluzione n. 2 del progetto della Commissione interministeriale — conservazione dell'intera rete — fornendo alcuni dati sulla entità della produzione agricola nella provincia di Lecce, dati che corrispondono a: 400.000 quintali di olio, 720.000 di foraggi, 36.000 quintali di agrumi, 80.000 quintali di frutta fresca, 300.000 quintali di cereali, 150.000 quintali di tabacco, 150.000 quintali di patate dirette all'estero e 80.000 quintali per l'interno, oltre 500.000 quintali di prodotti ortofrutticoli, 220.000 quintali di fichi, oltre 25.000 quintali di alcool ed oltre la enorme produzione di vino. In quella occasione infatti rilevai che non era possibile avviare detta merce su strade ordinarie per evidenti difficoltà e insistetti appunto sulla necessità di approvare la soluzione n. 2. Il Ministro Mattarella mi assicurò che quei dati sarebbero stati tenuti presenti dalla apposita Commissione. Infatti, con il voto espresso in senso favorevole al progetto n. 2 da quella Commissione in data 17 maggio 1955, mi si dava atto che i dati da me forniti rispondevano alla realtà.

Ringrazio infine questa onorevole Commissione per tutto quanto fa in favore delle popolazioni salentine, le quali indubbiamente saranno grate al Governo proprio per la considerazione che ha delle sue esigenze.

PRESIDENTE. 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.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato per le sovvenzioni da accordarsi alla Società anonima per le ferrovie del sud-est per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina, ritenuto ammissibile con voto 17 maggio 1955, n. 30-*A*, dalla Commissione istituita con l'articolo 10 della legge medesima, a lire 3.327.000 a chilometro per il

periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, e a lire 2.894.000 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Dette sovvenzioni, determinate sulla base di previsione di spese e di introiti che tengono conto anche dei risultati di esercizio delle linee automobilistiche in concessione alla Società medesima nella penisola salentina, sostituiscono quelle accordate con l'articolo 16 dell'atto di concessione 14 ottobre 1931, approvato con regio decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito nella legge 25 aprile 1932, n. 459, e saranno assoggettate soltanto alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

Art. 2.

La sovvenzione accordata ai sensi dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha decorrenza dalla data di ultimazione delle opere, fissata entro il termine di tempo di cui alla lettera *b*), dell'articolo 1 della legge stessa od in quello prorogato ai sensi dell'articolo 8, comma secondo.

La medesima decorrenza è assunta per la determinazione della scadenza della concessione anche agli effetti della proroga di cui all'articolo 9, comma primo.

(*È approvato*).

Art. 3.

A parziale modifica dell'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, le ferrovie e tramvie extraurbane per le quali, in attesa dell'attuazione dei provvedimenti di cui all'articolo 3, non si faccia luogo alla rivalutazione della sovvenzione prevista dal successivo articolo 5, potranno continuare ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine di tempo stabilito per la effettiva esecuzione delle opere per le quali viene assentito un contributo dello Stato, dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121.

Detti sussidi integrativi saranno ripetibili nel corso della concessione ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, per la parte eccedente l'importo delle sovvenzioni assentibili entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

Art. 4.

Al pagamento della sovvenzione di esercizio di cui all'articolo 1 della presente legge sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, comma primo, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della Ferrovia circumvesuviana in concessione all'industria privata » (1667).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della Ferrovia circumvesuviana in concessione all'industria privata ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, *relatore*. Io penso che su questo disegno di legge la Commissione non potrà non trovarsi d'accordo in quanto tende a risolvere un problema che da dieci anni si trascina negli ambienti parlamentari e negli uffici della Pubblica amministrazione avendo subìto un

iter che è veramente preoccupante e che ci deve far riflettere sull'andamento dei nostri lavori. Prima di entrare nel merito della questione infatti, devo far presente che nel 1948, in base ai prezzi di allora, era stata formulata una perizia perchè potessero essere eseguiti certi lavori di raddoppio di binari, anche allo scopo di eliminare passaggi a livello ingombranti e che rappresentavano un impedimento al traffico. Tale perizia fu stilata esattamente nel giugno del 1948; mentre il provvedimento venne approvato dopo quattro anni, quando cioè i prezzi avevano subìto dei cambiamenti. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici il 14 giugno 1954, cioè dopo altri due anni, ha approvato parzialmente la richiesta della Società strade ferrate meridionali, di revisione dei prezzi, portando l'aumento del contributo statale da 163 a 178 milioni. La modifica alla legge del 1954 come vedete, viene oggi al nostro esame, e siamo alla fine di dicembre del 1956.

Ciò premesso, vengo alla sostanza della questione. Nel 1952 era stato accordato un contributo dello Stato per la costruzione della variante al raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia circumvesuviana onde far luogo alla eliminazione, riconosciuta indispensabile, dei passaggi a livello di Piazza Pugliano in Resina, di Nuova Bellavista e di Piazza Garibaldi a S. Giorgio a Cremano. Questa contribuzione è stata riconosciuta utile, senonchè la Società ha fatto presente di non essere in grado di addivenire alla stipula dell'atto, in considerazione delle variazioni dei prezzi verificatisi dalla data della perizia di spesa, ed ha chiesto di portare il contributo da 630 milioni ad 893 milioni.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato la richiesta ed ha espresso il parere che possa addivenirsi ad un aumento del concorso statale, ma non nella misura richiesta dalla società, bensì nella cifra di 808 milioni. Ha ritenuto altresì detto consesso che possa esonerarsi la Società dall'obbligo di eseguire il raccordo con la ferrovia del Vesuvio.

Per quanto riguarda la parte finanziaria, la Commissione finanze e tesoro ha espresso il seguente parere: « Si può accettare la soluzione proposta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di elevare il concorso dello Stato da 630 a 808 milioni, per le ragioni indicate nella decisione dello stesso Consiglio in data 14 giugno 1954. Giova rilevare sopratutto che la Società ebbe a pattuire il *forfait* di 630 milioni non nel 1952, a svalutazione avvenuta, ma nel 1948, e che la legge di approvazione essendo andata in vigore solo nel marzo 1952, la Società non ebbe responsabilità dell'aumento di prezzi verificatosi nel frattempo. Nulla da ridire sulla copertura divisa nel biennio 1957-58, 1958-59 ».

Concludendo, per parte mia ritengo che si debba approvare questo disegno di legge, anche per evitare di andare al nuovo esercizio.

CAPPELLINI. Dopo quello che si è detto per l'altro disegno di legge, credo non sia il caso di spendere altre parole per questo. Le considerazioni generali fatte per l'altro disegno di legge valgono anche per questo, ma allo stato delle cose, in considerazione di quello che ci ha detto il relatore, credo che si debba votare l'approvazione di questo disegno di legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non ha che da associarsi alle giustissime considerazioni svolte dal relatore e raccomandare la approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. 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.

La sovvenzione accordata con legge 19 marzo 1952, n. 185, alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali a titolo di concorso straordinario dello Stato nella spesa per la costruzione della variante al raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco della Ferrovia circumvesuviana giusta il progetto 9 giugno 1948 ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 20 novembre 1948, n. 2559, è elevata da lire 630 milioni a lire 808 milioni.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le modalità per la liquidazione, in relazione all'avanzamento dei lavori, e per il pagamento della sovvenzione di cui al precedente articolo 1 verranno stabilite nell'atto da stipulare a mente dell'articolo 2 della legge 19 marzo 1952, n. 185.

(*È approvato*).

Art. 3.

La Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali è esonerata dall'obbligo di eseguire il raccordo della ferrovia del Vesuvio, previsto nel progetto 9 giugno 1948.

(*È approvato*).

Art. 4.

Il maggior onere di lire 178 milioni derivante dalla presente legge sarà fronteggiato con le dotazioni del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, in ragione di lire 90 milioni per l'esercizio finanziario 1957-58 e di lire 88 milioni per l'esercizio finanziario 1958-1959.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari