SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 13 NOVEMBRE 1959

(26ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » (182) (*D'iniziativa dei senatori Spezzano ed altri*); « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane » (564) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 440, 444
AMIGONI, *relatore* 440, 441
CEMMI 443, 444
SPEZZANO 441, 443, 444
TARTUFOLI 443, 444
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* 441, 443, 444

« Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato » (711) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, *relatore* 444, 448, 463, 464
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* . 448, 453, 456, 462, 463
CERVELLATI . . . . . *Pag.* 448
CROLLALANZA 448, 449
DE LUCA 450, 453, 460
FLORENA 453
GENCO 461
GOMBI 451, 461, 463
IMPERIALE 456, 463
RESTAGNO 452, 462, 463
ROMANO 462
SACCHETTI 447, 448, 462, 463
SAVIO 462
SOLARI 447

« Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni » (728) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 466, 468
ROMANO Antonio, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 467

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Caron, Cervellati, Corbellini, Crolla-

lanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Genco, Gombi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti, Savio, Solari e Tartufoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Buizza, Gaiani e Ottolenghi sono sostituiti rispettivamente dai senatori Cemmi, Imperiale e Fabbri.

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

Intervengono i Ministri dei lavori pubblici Togni e dei trasporti Angelini, e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per i trasporti Fanelli e Colasanto e per le poste e le telecomunicazioni Romano Antonio.

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Spezzano ed altri: « Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » (182) e del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane » (564)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Spezzano ed altri: « Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » e del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane ».

Ricordo alla Commissione che la discussione di questi disegni di legge era stata sospesa in attesa di ulteriori elementi chiarificatori, che ritengo oggi il relatore, senatore Amigoni, sia in grado di darci.

A M I G O N I , *relatore*. Le difficoltà che si incontrano nell'applicazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sono ben note ai membri della Commissione e sono illustrate dalle relazioni ai disegni di legge in discussione, che si propongono di ovviare, almeno in parte, alle difficoltà stesse.

Prima di continuare la discussione sui provvedimenti in questione, ritengo opportuno dare comunicazione dei pareri espressi in argomento dalla 2ª Commissione del Senato.

Sul disegno di legge di iniziativa dei senatori Spezzano ed altri, n. 182, la Commissione di giustizia ha espresso il seguente parere:

« La Commissione di giustizia non ha nulla da eccepire sul merito del disegno di legge: tutti i Commissari sono d'accordo, senza alcuna riserva, con le finalità che il disegno di legge intende raggiungere.

Circa la formulazione del progetto, numerosi Commissari hanno manifestato la propria perplessità sulla natura della norma proposta, che potrebbe essere considerata innovativa anzichè interpretativa. In questa ipotesi si avrebbero delle conseguenze gravemente negative — come è facile intuire — che contrasterebbero con gli intenti per i quali il disegno di legge è stato presentato ».

Per quanto riguarda il disegno di legge d'iniziativa governativa, n. 564, il parere della 2ª Commissione è del seguente tenore:

« La Commissione di giustizia non può che riconfermare il parere favorevole già espresso a proposito del disegno di legge di iniziativa dei senatori Spezzano ed altri, n. 182, (le cui norme corrispondono sostanzialmente a quelle contenute negli articoli 2 e seguenti del testo in esame).

La Commissione deve invece esprimere parere totalmente negativo a proposito dello articolo 1 del disegno di legge: è infatti assolutamente inammissibile che si convalidino con legge degli atti amministrativi, contro i quali, per di più, sono pendenti procedure giudiziarie.

Parere egualmente contrario si esprime a proposito dell'articolo 5, il quale, se le norme degli articoli 2, 3 e 4 sono veramente norme interpretative, è pleonastico.

Si segnala infine alla Commissione competente l'opportunità di precisare in maniera non equivoca il significato dell'espressione " impianti a catena o in serie ", contenuta nell'articolo 2 ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Faccio presente che il Ministero dei lavori pubblici cerca di interpretare in qualche modo i desideri alterni, contrastanti, diversi e continuamente modificati dei rappresentanti dell'Unione nazionale dei Comuni di montagna. Il testo in discussione è quello a me presentato dall'U.N.C.E.M. e da me discusso in qualche parte, perchè ovviamente anche io posso non concordare sul testo proposto ed essere invece d'accordo sull'opinione espressa dalla Commissione di giustizia del Senato.

A questo punto, e credo di poter chiedere in proposito la comprensione dei membri di questa Commissione, mi permetto di proporre di rinviare la discussione di tutta la materia, finchè gli interessati non si siano messi d'accordo: infatti si è verificato il caso di richieste che vengono prima accolte, sia pure superando delle perplessità notevoli da parte del Ministero competente e quindi del Governo, e che poi occorre modificare, perchè nel frattempo ci si è resi conto che si può ulteriormente perfezionare il provvedimento.

Quindi pregherei, ripeto, di consentire al rinvio della discussione, proprio perchè la questione presenta una importanza notevole. Dal canto mio prendo l'impegno di convocare le persone maggiormente interessate e responsabili, entro pochi giorni, così da poter formulare di comune accordo un testo definitivo.

A M I G O N I , *relatore.* Se il Presidente permette, desidererei terminare la mia relazione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi sembra però che la pregiudiziale da me sollevata sia tale, ove accolta dall'onorevole Commissione, da precludere ogni ulteriore discussione al riguardo nella presente seduta.

A M I G O N I , *relatore.* In relazione alla richiesta dell'onorevole Ministro, vorrei far presente che a me risulta che il 31 ottobre 1959, l'U.N.C.E.M., all'unanimità, ha approvato un ordine del giorno, a Saint Vincent, del seguente tenore: « La 6ª Assemblea dei Presidenti dei Consorzi dei bacini imbriferi montani, riunita a Saint Vincent il 31 ottobre 1959, sotto la Presidenza del Vice Presidente dell'U.N.C.E.M., avvocato Oberto, udita e discussa la relazione del dottor Pezza, Segretario generale dell'U.N.C.E.M., sul disegno di legge all'esame del Senato per la interpretazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959, ritenendo che allo scopo di dare completa e sollecita applicazione alla citata legge n. 959 sia assolutamente necessario l'esame sollecito della proposta di legge governativa, esprime parere favorevole alla approvazione degli articoli 2, 3 e 4 del disegno di legge medesimo ».

Il citato ordine del giorno mi sembra dovrebbe superare le perplessità cui accennava l'onorevole ministro Togni.

S P E Z Z A N O . Devo dare atto all'onorevole Ministro delle sue perplessità e credo non vi sia bisogno di una mia precisazione per confermare che è perfettamente vero quanto egli ha osservato.

Desidero precisare, però, che l'U.N.C.E.M aveva precedentemente concordato il disegno di legge nei termini del provvedimento da me proposto.

Successivamente, una minoranza dell'U.N.C.E.M. credette opportuno allargare la richiesta, non comprendendo, evidentemente, che avrebbe creato delle gravi difficoltà e, soprattutto, avrebbe provocato la perdita quasi certa di ben 15 miliardi a danno dei Comuni; infatti tale minoranza aveva redatto un disegno di legge non interpretativo, ma innovativo.

Successivamente, l'U.N.C.E.M. ha interrogato alcuni giuristi, ha sentito il parere di un modesto avvocato, quale io sono, e si è arrivati alla conclusione che il disegno di legge dovrebbe essere approvato in termini più limitati e più modesti; dovrebbe risolvere quella che è la questione assorbente, l'obbligo cioè del canone che grava su tutti gli impianti, le cui concessioni siano state fatte in qualsiasi tempo e indipendentemente dall'esonero dal canone demaniale.

A questo proposito, mi sento autorizzato a dire all'onorevole Ministro, in modo ufficiale, che l'U.N.C.E.M. è d'accordo, e mi stupisce il fatto che il collega Giraudo, cui avevo domandato l'altro ieri se ne avesse informato il Ministero dei lavori pubblici, abbia potuto rispondermi in senso affermativo. Devo pertanto pensare che la Direzione competente, peraltro informata dal collega Giraudo, non abbia, a sua volta, informato il Ministro.

Stando così le cose, ritengo che non possiamo, nè dobbiamo, rinviare ulteriormente la discussione, anche perchè sarei costretto, come presentatore del disegno di legge, a chiedere che lo stesso venga inscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea senza relazione. Questa richiesta turberebbe i buoni rapporti che esistono con l'U.N.C.E.M., turberebbe l'andamento della discussione e senza dubbio porterebbe dei danni ai Comuni.

Prego, pertanto, la Commissione di voler approvare il disegno di legge, modificandolo.

Ritengo, anzitutto che, seguendo la formula classica, la prima parte dell'articolo debba essere così formulata: « Il comma ottavo dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, va così interpretato ... ».

Aggiungo che, essendo nostra intenzione interpretare un comma di un articolo, sarebbe davvero strano se ciò si facesse con cinque distinti articoli. Gli articoli 2, 3 e 4 devono essere tutti condensati in uno solo.

In questo modo possiamo essere certi di aver fatto una norma interpretativa.

Sono lieto di vedere qui questa mattina, anche se non fa parte della Commissione, un alto magistrato quale è il collega Romano Antonio e di vedere il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Spasari, illustre avvocato di un foro altrettanto illustre; i quali, se la Commissione avesse qualche perplessità, potrebbero chiarire che non vi è alcun dubbio sul carattere interpretativo della norma.

Per tranquillizzare i colleghi aggiungo che, nonostante conoscessi a fondo la questione, quando ho redatto il testo del disegno di legge, ho chiesto chiarimenti a numerosi professori di diritto i quali, quando prospettavo loro i miei quesiti, mi ridevano quasi in faccia, dicendo che la questione era tanto semplice da non consentire alcun dubbio.

Si tratta, quindi, di norma interpretativa e come tale avrà effetto dal 14 gennaio 1954.

Si potrebbe osservare a questo punto che la Commissione di giustizia ha sollevato qualche dubbio. I pareri rappresentano un poco quello che nella attività giudiziaria rappresenta il Pubblico Ministero, e si potrebbero ravvicinare a quei cacciatori che sparano semplicemente a polvere, senza piombo: fanno rumore, ma non ammazzano.

Stando così le cose, pregherei il Presidente, il Ministro ed i colleghi di voler procedere nella discussione e di approvare le norme contenute negli articoli 2, 3 e 4, opportunamente modificate.

C E M M I . Concordo con quanto ha detto il collega Spezzano circa le tergiversazioni dell'U.N.C.E.M. su questi disegni di legge e concordo anche nel riconoscere allo onorevole Ministro dei lavori pubblici una grandissima buona volontà nell'accettare una proposta dell'U.N.C.E.M., portavoce degli interessi dei Comuni montani, e nel trasfonderla in un disegno di legge di iniziativa governativa.

Però non c'è stato mai alcun dubbio e alcuna incertezza su quanto concerne i soggetti passivi del sovraccarico, mentre incertezza c'è sulla accettazione o meno dei decreti ministeriali, limitativi dei bacini imbriferi montani, che costituiscono un atto amministrativo.

Per conseguenza, anche a conforto della iniziativa del Ministero dei lavori pubblici.

richiamo l'attenzione della Commissione sulla ultima decisione del Convegno dell'U.N.C.E.M.; questa potrebbe essere considerata come l'ultima volontà, che annulla le precedenti.

Pertanto mi associo alla preghiera di voler proseguire la discussione dei disegni di legge, limitatamente alla materia controversa, alla parte cioè che si riferisce agli articoli 2, 3 e 4 indipendentemente dalla formulazione che si vuole dare per accentuare la qualifica interpretativa della norma.

Esprimo al Ministro la mia soddisfazione per aver egli trovato un concetto chiarificatore molto importante, quello cioè riguardante gli impianti a catena, ma insisto affinchè o nel testo, o eventualmente in un ordine del giorno, si precisi quali sono gli impianti a catena, perchè altrimenti, invece di eliminare le incertezze, si creerebbe una maggiore confusione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non è facile! Il concetto è intuitivo, ma non è facile esprimerlo.

C E M M I . Bisogna vedere se è il caso di usare un concetto di carattere topografico o funzionale.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio il senatore Spezzano e i colleghi che sono intervenuti nella discussione e che hanno dato atto della buona volontà che tutti, perchè anche all'U.N.C.E.M. questo non si può negare, hanno dimostrato. Dirò anzi che forse le incertezze che si sono talvolta determinate sono un po' la conseguenza del desiderio di fare più di quello che era possibile e di eliminare determinate difficoltà.

Credo che nella sostanza siamo tutti d'accordo; restano ancora da precisare alcuni termini per quanto riguarda la formulazione del provvedimento.

È questo un disegno di legge estremamente importante perchè si innesta in una situazione che ha già dato luogo a controversie e ad inconvenienti.

Pertanto, fermo restando il concetto di base, su cui siamo d'accordo, pregherei l'onorevole Presidente e la Commissione di volermi concedere una settimana di tempo prima di proseguire nella discussione, in modo da darmi la possibilità di concordare con i miei uffici una formulazione che tenga conto delle osservazioni qui sollevate, sulla base del testo presentato dal senatore Spezzano.

Infatti, se al disegno di legge di iniziativa governativa togliamo gli articoli 1 e 4 esso si svirilizza e non ne rimane niente.

E su questo provvedimento, si badi, sembrava fossimo tutti d'accordo, perchè era il prodotto, il riflesso, direi, delle esigenze prospettate dalle varie parti interessate.

Pertanto, pregherei nuovamente la Commissione di consentire al rinvio della discussione fino alla prossima settimana e di dedicare in tale occasione, eventualmente, anche una intera seduta a questo provvedimento.

T A R T U F O L I . Desidererei anticipare un po' quello che dirà il senatore Spezzano, che ha già chiesto di parlare, per dichiarare che sono veramente stanco di dover aspettare tanto per veder divenire operante un provvedimento così desiderato e così necessario per i nostri Comuni montani. La mia, pertanto, è una adesione sostanziale, concreta, convinta e conseguente a tutta la linea d'azione che ho tenuto in Parlamento sui problemi che riguardano le erogazioni e la produzione di energia elettrica.

Devo però riconoscere che se l'onorevole Ministro, che ha dimostrato tanta lealtà e tanti propositi volenterosi di risolvere la questione in linea definitiva, chiede una settimana di tempo per approfondire lo studio di un determinato testo e per presentarsi quindi alla Commissione con una formulazione definitiva, concreta e soddisfacente per tutti, noi non possiamo non accedere alla sua richiesta, perchè altrimenti mancheremmo di cortesia nei confronti del Ministro stesso.

Esorto pertanto il collega Spezzano a voler convenire circa la fondatezza della richiesta dell'onorevole Ministro.

S P E Z Z A N O . Voglio essere ancora una volta condiscendente e non mi oppongo

al rinvio della discussione alla prossima seduta.

Desidero però chiedere al Ministro di essere così gentile da volermi invitare alla riunione che si terrà al Ministero, perchè così si potrà trovare una soluzione per tutta la questione.

T A R T U F O L I . Naturalmente dovrebbero intervenire anche i senatori Cemmi e Amigoni.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Questo è sottinteso.

S P E Z Z A N O . Ritengo anche che la riunione al Ministero si esaurirà in pochi minuti. Evidentemente in quella sede la discussione continuerà sul disegno di legge di mia iniziativa e sul disegno di legge di iniziativa governativa; questo dico per quanto riguarda la parte formale. Nella realtà sono certo che troveremo la giusta forma in pochi minuti.

C E M M I . Aderisco alla preghiera rivolta dal Ministro, ma desidero rilevare che, a mio parere, sugli articoli 1 e 4 non si deve più discutere.

P R E S I D E N T E . Se non vi sono osservazioni, resta allora inteso che, nella prima seduta della Commissione, successiva alla riunione presso il Ministero dei lavori pubblici, cui ha fatto cenno l'onorevole Ministro, sarà posto al primo punto dell'ordine del giorno il seguito della discussione dei provvedimenti nn. 182 e 564.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato » (711)

P R E S I D E N T E , *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge, del quale sono io stesso relatore.

Il programma quinquennale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, predisposto nel 1957, ebbe un suo primo finanziamento di 175 miliardi in base alla legge 21 marzo 1958, n. 289.

Esaminando tale programma nella passata legislatura, in occasione della approvazione del bilancio dei Trasporti per l'esercizio finanziario 1957-58, sul quale ebbi lo onore di riferire (atti del Senato n. 184 *A* - 2ª legislatura), rilevai che già in quell'epoca non si poteva ritenere del tutto adeguata alle necessità da assolvere la spesa prevista e che bisognava perciò aumentarla almeno fino a raggiungere 365 miliardi (tabella numero 11 della relazione ricordata); ciò allo scopo, di preminente importanza tecnica ed economica, di avviare l'Azienda verso il pareggio della gestione di esercizio, diminuendo le spese aziendali corrispondenti, con tutti quei mezzi che scienza e tecnica attualmente suggeriscono per ottenere una moderna, economica ed efficiente organizzazione dei servizi. Osservavo, infine, che con tali nuovi investimenti si doveva ritenere assoluta soltanto la prima fase dell'ammodernamento necessario per ottenere il pareggio dell'Azienda, perchè gli ultimi e continui sviluppi del progresso avrebbero, in avvenire, richiesto una continua azione intesa a potenziare gradualmente e ad aggiornare anche gli impianti ed i mezzi di esercizio che ne dimostrassero il bisogno perchè rapidamente invecchiati o (come detto ho allora) obsolescenti.

Ciò ricordato, mi sembra doveroso esprimere il parere, confortato dalla diretta valutazione dell'imponente programma di lavoro che ancora attende di venire eseguito, che il nuovo programma di finanziamento della seconda fase esecutiva dell'ammodernamento e del finanziamento delle ferrovie dello Stato, non debba considerarsi come il completamento dell'esecuzione dei lavori programmati

e previsti dall'articolo 1 della legge 21 marzo 1958 n. 289, bensì soltanto il raggiungimento di un'ulteriore, importante nuova tappa dello sviluppo dei lavori stessi, tra loro organicamente dipendenti.

In base a quanto sopra, l'articolo 1 del disegno di legge in esame dovrebbe venire, a mio avviso, modificato, sostituendo l'attuale primo comma del testo governativo con il seguente:

« Per un ulteriore sviluppo del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, previsto dallo articolo 1 della legge 21 marzo 1958, numero 289, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 175.000 milioni ».

L'aumento della spesa di 25.000 milioni di lire che viene proposto, passando, dallo stanziamento previsto nel disegno di legge in discussione in 150.000 milioni, a 175.000 milioni, trae motivo dalle necessità che brevemente desidero illustrare.

Rilevo, in primo luogo, che l'articolo 1 della già ricordata legge del 1958, autorizzava una spesa di 175.000 milioni da impiegarsi per eseguire la prima parte del programma quinquennale, predisposto dalle ferrovie dello Stato, che non era peraltro definitivo; sembra quindi del tutto conseguente che anche la seconda parte del programma stesso, attualmente sottoposto al nostro esame, debba avere un finanziamento che sia almeno dello stesso valore di quello già concesso, in modo che il programma complessivo che risulta dai due finanziamenti, del 1958 e quello attuale, si avvicini il più possibile alla somma totale, necessaria per l'attuazione dei lavori, che è stata anche da me indicata nella relazione citata. Risulterebbero difatti stanziati in tal modo complessivi 350 miliardi di lire in luogo dei 365 previsti nella mia relazione al Senato, relativa al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1957-58 delle Ferrovie dello Stato.

Inoltre, devesi ricordare che fin dal 1957, nella pubblicazione edita a cura della Presidenza del Consiglio dei ministri sul programma dello sviluppo economico del Paese, veniva prevista, per lavori di potenziamento e ammodernamento delle ferrovie dello Stato, una spesa complessiva tra i 350 e i 400 miliardi. Non è possibile che tale somma venga ridotta in modo sensibile al di sotto di quella minima prevista in tale studio, perchè allora non si raggiungerebbe più lo scopo essenziale di ottenere dagli investimenti produttivi quelle effettive economie nella gestione aziendale che si sono programmate e che possono valutarsi soltanto nell'insieme dello esercizio complessivo, avendo tali spese interferenze e collegamenti di costi complessi e di costi congiunti che possono diminuire efficacemente soltanto se i lavori di ammodernamento e di potenziamento non solo siano singolarmente completi e funzionali, ma anche tra di loro interdipendenti.

La modifica che propongo richiede naturalmente che si precisino le fonti di reperimento della maggiore somma di 25.000 milioni. Dopo quanto ho premesso ritengo, al riguardo, che essa non possa venire a gravare sui singoli capitoli del bilancio aziendale come è previsto per i lavori indicati nell'articolo 2, bensì che debba più genericamente ricavarsi dal risparmio privato, italiano e straniero, con opportune operazioni di finanziamento. Ne deriva che si dovrà aumentare la quota di finanziamento già prevista dall'articolo 3 del disegno di legge in esame, per portarla ad un totale di 150.000 milioni.

L'aumento che viene richiesto non è certo tale da ridurre le possibilità generiche del risparmio nazionale complessivo: non è perciò pensabile che si debbano, in conseguenza, diminuire le assegnazioni necessarie ad altri settori dell'economia nazionale per il loro sviluppo produttivo, che richiede adeguati investimenti: e ciò sia perchè tale somma verrebbe distribuita in un quinquennio con un aumento di 5.000 milioni all'anno delle quote già previste, sia perchè rimane sempre aperta la possibilità di ricorrere anche a finanziamenti stranieri che non inciderebbero sul mercato finanziario nazionale. In ogni modo rimane sempre al Ministero la opportunità operativa di richiedere i finanziamenti con la gradualità con cui si svolge il ritmo dei lavori necessari secondo

la programmazione delle loro fasi di esecuzione e le operazioni finanziarie necessarie opportunamente dilazionate nel periodo di tempo.

Noto, infine, che nello schema di previsione di un possibile bilancio futuro delle ferrovie dello Stato in pareggio per il 1962-1963 (riportato nella tabella n. 14 della ricordata relazione), prevedevo che lo schema di sviluppo delle ferrovie dello Stato avrebbe potuto realizzarsi gravando sul bilancio di gestione dell'Azienda con una spesa annua totale di ben 68.300 milioni per rinnovamenti oneri finanziari e spese accessorie. Siamo quindi ancora ben lungi da una previsione simile, perchè le spese di tale tipo attualmente gravano sui bilanci delle ferrovie dello Stato per molto meno della metà di quanto veniva allora previsto; e non è certamente un onere annuo di aumento dell'ordine di 6 o 7 miliardi, della durata di un ventennio circa, che possa destare preoccupazioni per l'economia generale, soprattutto perchè da esso dovrà risultare, una volta ultimati i lavori compresi nel programma complessivo, una economia di esercizio dello stesso ordine di grandezza, se non superiore.

Ciò premesso, propongo alla vostra approvazione una variante all'articolo 3 del seguente tenore:

« La somma di lire 150.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate nell'articolo 2 e comprese nel medesimo piano di cui all'articolo 1, sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato secondo gli importi annuali seguenti:

— lire 25.000 milioni nell'esercizio 1960-1961;

— lire 30.000 milioni nell'esercizio 1961-1962;

— lire 30.000 milioni nell'esercizio 1962-1963;

— lire 40.000 milioni nell'esercizio 1963-1964;

— lire 25.000 milioni nell'esercizio 1964-1965 ».

Comunico che sul disegno di legge in discussione la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro rileva che il disegno di legge in esame è notevolmente importante, sia per l'importo di spesa prevista, sia per le norme che in esso sono introdotte.

All'uopo osserva:

a) una parte della spesa prevista dal disegno di legge dovrebbe essere finanziata con assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che risulteranno iscritti al capitolo 58 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato (Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto). Ora non può non essere osservato che in sostanza il capitolo di spesa relativo al rinnovamento del materiale rotabile sarà ogni anno calcolato in relazione al concreto fabbisogno: ragione per cui non potrebbe, in teoria, prevedersi in anticipo una riduzione. Riduzione da quale importo se non da quello che sarà stanziato? D'altra parte, la relazione spiega che si tratta di spendere subito o per lo meno impegnare subito gli importi che devono essere spesi, pur potendo lo Stato pagarli solo entro un certo tempo. Data questa verità, apparirebbe miglior cosa autorizzare anche per questa spesa un prestito a breve termine, rimborsabile entro cinque anni; oppure stabilire che le Ferrovie possano assumere l'impegno, pagabile entro il quinquennio con la rateazione stabilita, facendo osservare, per la copertura, che non si tratta di una spesa nuova, ma soltanto di una spesa anticipata, onde si avranno le riduzioni di stanziamento sul citato capitolo 58 e corrispondenti per il materiale rotabile e le navi traghetto e sul capitolo 57 per i binari e gli impianti fissi;

b) poichè in realtà per un minimo di sistemazione occorreranno anche altri 25 miliardi sarà necessario aggiungere un ulteriore articolo 4-*bis* che sia redatto nei seguenti termini: " Con decreto del Ministero dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro l'Amministrazione delle ferrovie dello

Stato potrà essere autorizzata ad assumere i mutui previsti dal secondo comma dell'articolo che precede anche fino alla concorrenza di ulteriori 25 miliardi, allo scopo di dar corso immediato ad opere e lavori che permettano una riduzione annua di spesa di gestione non inferiore all'importo della somma annua occorrente per il servizio di interessi e di ammortamento del mutuo";

c) per quel che riguarda il terzo comma dell'articolo 1, la Commissione ritiene inutile scrivere che la spesa per acquisizione di energia elettrica deve essere ordinata al raggiungimento delle finalità previste nel primo comma, perchè l'importante è che si tratti di operazione economicamente utile. Si fa però osservare che mentre può essere concepito che col solo consenso del Ministro dei trasporti e di quello del tesoro si aumenti la partecipazione dello Stato a società ed imprese già esistenti, non può ritenersi giusto che l'Amministrazione delle ferrovie entri in società nuove (da costituire) con capitali fornitile dallo Stato, quando lo Stato ha le sue partecipazioni statali. Nella relazione si parla di sfruttamento, ad esempio, dell'energia nucleare: ma non si può non sapere che stanno nascendo altre due centrali nucleari, una dell'I.R.I. e una dell'E.N.I.

La Commissione finanze e tesoro escluderebbe pertanto, in linea di principio, l'assunzione delle partecipazioni ferroviarie, quanto meno in società nuove e, come misura minima, ritiene sia necessario che sia introdotto l'obbligo del concerto con il Ministro delle partecipazioni statali ».

S O L A R I . In linea generale sono d'accordo sulle considerazioni fatte dall'onorevole Presidente, e in particolare sull'importanza che hanno le Ferrovie. Per le Ferrovie, a mio giudizio, non si è mai chiesto nè si chiederà mai troppo. A me sembra non soltanto giusto l'aumento di 25 miliardi cui ha fatto cenno il Presidente e su cui la 5ª Commissione del Senato si è espressa favorevolmente, ma mi sembrerebbe altresì opportuno cercare di elevarli a 50 miliardi, come del resto si era già chiesto.

Ci manteniamo sempre su un piano di genericità, senza essere mai in condizioni di stabilire veramente dove si spende meglio e dove si spende peggio. È un'impressione largamente diffusa che per le Ferrovie, in Italia, si faccia troppo poco. Non soltanto dobbiamo cercare di eseguire opere complete, come ha giustamente affermato il Presidente, ma dobbiamo anche cercare di risolvere definitivamente il problema delle ferrovie, che ha urgente bisogno di soluzione. Sarei quindi dell'opinione di insistere sull'aumento di 50 miliardi. A mio giudizio, se ci contentiamo, continueremo a tirare avanti, senza aver mai la possibilità di compiere delle opere complete e funzionali. Non si fanno le cose abbastanza organicamente: ritengo che, anche per le ferrovie, lo sforzo potrebbe e dovrebbe essere maggiore.

S A C C H E T T I . Se non sbaglio, il disegno di legge in discussione comporta un finanziamento di 150 miliardi, anzi si chiede ancora di aumentarlo e non è possibile che l'opinione pubblica non sia adeguatamente informata per quanto riguarda spese di decine, di centinaia di miliardi. Sollevo una questione di metodo e di costume politico: sono già stati approvati in Commissione numerosi disegni di legge di importanza non inferiore a quello in discussione; se si continua a procedere in tal maniera, sarebbe meglio, dal punto di vista politico generale, chiudere l'Aula. Lei comprende benissimo, onorevole Presidente, che la questione è grave.

Non è che noi proponiamo la rimessione in Aula di questo disegno di legge, perchè gli riconosciamo una certa urgenza per la esecuzione di alcuni lavori già stabiliti: però dichiariamo di considerare questa l'ultima volta che la discussione di un disegno di legge di tanta importanza viene affrontata in sede di Commissione.

A me pare, dopo la lettura della relazione, che noi procediamo troppo sbrigativamente, sottovalutando alcune osservazioni fatte dalla Commissione finanze e tesoro. È vero che ci troviamo di fronte ad un'Azienda autonoma, ma se parliamo di partecipazioni statali, siamo di fronte ad un'azienda au-

tonoma di Stato. All'articolo 1 si autorizza, secondo me, la partecipazione dello Stato anche ad aziende private per la produzione di energia elettrica, quando è riconosciuta la necessità, oltrechè l'urgenza qualitativa e quantitativa, di un intervento maggiore dello Stato nel settore della produzione di energia. Credo però che dovremo escludere che le ferrovie dello Stato possano essere autorizzate a entrare in società di carattere privato.

Vi è poi un'altra questione che ritengo molto importante. È vero che si tratta di stanziamenti diluiti in molti anni, ma non sarebbe possibile conoscere un po' dettagliatamente il programma delle opere?

PRESIDENTE, *relatore*. Nella relazione c'è questo programma.

CROLLALANZA. In modo molto generico; sono indicati alcuni gruppi di lavori, ma non si sa, neanche territorialmente, ove verranno intrapresi. Sarà sempre il Mezzogiorno, poi, che ne farà le spese.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è esatto quanto lei afferma; le dirò che, anzi, le cose stanno esattamente al contrario, perchè degli investimenti che abbiamo fatto, la maggior parte sono andati e vanno al Mezzogiorno.

CROLLALANZA. Saremo lietissimi, onorevole Ministro, di essere smentiti.

SACCHETTI. Noi non chiedevamo un programma per gruppi o per grandi linee, ma una ripartizione territoriale delle nuove linee, dei nuovi impianti, in modo che la Commissione possa non soltanto meditatamente decidere su un piano di investimenti di 150 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, ma anche dare un parere e fornire un orientamento sulla direzione nella quale s'intende rafforzare e potenziare le Ferrovie dello Stato. Mi pare che noi dovremmo essere investiti almeno di questo potere. Siamo ancora nel piano delle grandi linee e della genericità, per cui ripeto che, discutendosi di 150 miliardi, abbiamo bisogno di maggiori particolari.

Lei stesso, onorevole Ministro, nel discorso di chiusura del bilancio, ha sottolineato con forza la mancanza di una politica unitaria di tutti i trasporti, come visione generale. I trasporti concorrono a sviluppare e a stimolare l'industria, e il loro problema va collegato a un piano di sviluppo economico generale. In tal maniera si potrà giudicare se una linea sia utile o meno, e se un'altra sia più o meno necessaria di fronte alla prospettiva dello sviluppo economico, ad esempio, del Mezzogiorno, o dell'Italia centrale.

Noi chiediamo che, per poter meglio contribuire alla formazione di questo disegno di legge, al quale intendiamo dare un contributo positivo, ci vengano resi noti i particolari di quella che viene definita la seconda fase esecutiva del piano quinquennale, e ci riserviamo, una volta conosciuto il modo in cui verranno impiegati i 150 miliardi, di decidere se la discussione, per la nostra parte, possa continuare, o se sia invece più opportuno chiedere un rinvio.

CERVELLATI. Sottolineo anzitutto l'opportunità che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato riconosca la necessità di adeguare le strade ferrate alle esigenze del Paese.

In secondo luogo osservo che nel disegno di legge in discussione vi è bensì un programma di lavori, però non soltanto gli stanziamenti previsti sono inadeguati, ma non si tiene conto delle esigenze di varie zone. Porto un esempio; Ravenna oggi è un grande centro industriale, e credo che il Ministro sia a conoscenza del fatto che lo scalo di Ravenna è ormai inadeguato perchè per settimane e settimane i carichi non possono partire, non essendovi capacità di smistamento. Si era inoltre promessa l'elettrificazione della linea Bologna-Ravenna: sono stati iniziati i lavori, ma quando finiranno?

Vi è dunque un programma nel quale vengono elencate determinate zone che hanno esigenze immediate ma, come diceva il collega Sacchetti, con questo programma non pos-

siamo soddisfare le richieste del Paese. Se fossimo a conoscenza del programma generale, potremmo almeno far presenti quelle che sono le diverse esigenze per dimostrare al Ministero e all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che si possono chiedere con coraggio stanziamenti maggiori al fine di poter risolvere il problema delle esigenze del traffico ferroviario.

Per tali ragioni dubito che in questa seduta sia possibile discutere a fondo questo provvedimento, essendo limitato il nostro esame ad un programma che è troppo ristretto e non comprende un piano di reale adeguamento del servizio ferroviario, non solo alle esigenze del traffico passeggeri, ma anche a quelle del traffico commerciale ed industriale, creatosi in seguito a situazioni nuove. Credo pertanto, come ripeto, che se rinviassimo la discussione del disegno di legge potremmo dare ad essa un contributo più positivo, e potremmo fornire al Ministro i dati necessari per chiedere un aumento degli stanziamenti.

C R O L L A L A N Z A . Devo correggere una mia espressione, ed una eventuale impressione che il Ministro può avere avuto in conseguenza. Quando ho detto « il Mezzogiorno finirà col fare le spese » mi riferivo, e mi riferisco, pur riconoscendo il valore dell'attività che il Ministero dei trasporti va svolgendo nel Mezzogiorno, ad una sperequazione che esiste realmente; non dico che il livellamento fra il Sud ed il Nord si debba assolutamente raggiungere subito, ma affermo che almeno tale livellamento deve avere maggiori possibilità di essere raggiunto nel tempo di quante ne abbia attualmente.

Il ministro Angelini, indiscutibilmente in questi ultimi anni, cioè da quando è a capo del Dicastero dei trasporti, si è occupato in modo particolare di alcuni aspetti del problema dei trasporti nel Mezzogiorno, ed ha avuto la preoccupazione di assicurare la trazione elettrica per alcuni tratti, di migliorare la situazione ai fini del consolidamento del binario e del rafforzamento della linea jonica, di disporre il raddoppio del binario sulla tirrenica nonchè di curare la trasformazione, dove l'elettrificazione non è ancora avvenuta, della trazione a vapore con la trazione Diesel; sono cose di cui siamo a conoscenza e di cui diamo atto al Ministro. Però, onorevole Ministro, mi consenta di dirle che tutto ciò è assai poco di fronte a quelle che sone le lacune, in materia di trasporti ferroviari, nel Mezzogiorno. Non starò in questa sede ad elencarle; basti ricordare, ad esempio, che l'unica linea che collega la Puglia a Napoli e a Roma, cioè la Foggia-Caserta, è bensì elettrificata, ma è ancora ad un solo binario, con un andamento quanto mai vizioso; è l'unica linea per cui basta un incidente qualsiasi perchè rimanga interrotta; e non parliamo di eventualità di guerra, che ci auguriamo non si verifichino più. La realtà è che su quella linea anche i rapidi, che potrebbero avere un andamento veloce, da Caserta fino a Foggia sono costretti a camminare come possono, con le fermate di servizio, allungando nel tempo un percorso che viceversa potrebbe essere coperto in tempo più breve.

Desidero ora ricordare al Ministro un problema che a me sembra di particolare importanza ed urgenza, ed è quello del completamento del doppio binario sulla linea Adriatica. È vero che il Ministro ha annunziato recentemente che rientra nel suo programma realizzare il doppio binario da Varano a Pescara, ma devo far presente che quando avrà fatto ciò saremo ancora molto distanti dal raggiungere col doppio binario la stazione di Foggia per collegarci con Bari e con la Puglia, cioè con il centro, se mi consentite, più attivo e che dà il maggior incremento, come traffico merci, alle Ferrovie dello Stato, di una parte notevole del Mezzogiorno d'Italia. Ora, nel disegno di legge, come giustamente è stato rilevato dal collega Sacchetti, vi sono delle indicazioni programmatiche, ma tali indicazioni si riferiscono soltanto all'Italia settentrionale; per le altre regioni sono generiche. Si dice: « adozione della trazione Diesel su circa 1.300 chilometri ... ». Noi sappiamo che gran parte di questa trazione Diesel sarà adottata proprio sulle linee del Mezzogiorno; però sarebbe quanto mai opportuno, prima che la Commissione desse la sua approva-

zione (e noi la daremo entusiasticamente, anzi possibilmente chiederemo che il Ministro sia autorizzato a contrarre prestiti per una cifra ancora maggiore, affinchè siano soddisfatte tutte le esigenze e le Ferrovie si mettano finalmente al passo col progresso anche del Mezzogiorno), avere un quadro panoramico indicativo, per lo meno a grandi linee, di quelle che saranno le realizzazioni previste da questo programma.

Pertanto, mi associo alla richiesta di rinvio, alla prossima seduta, del seguito della discussione generale, che potrà avere i suoi sviluppi soltanto dopo che avremo conosciuto qual'è il programma che il Ministro intende realizzare.

D E L U C A . È stata sollevata la questione dell'opportunità di conoscere le zone territoriali nelle quali sarà realizzato questo piano da parte dell'Amministrazione ferroviaria. Ora, a parte la necessità di sapere in quale misura questo piano inciderà sia sul Mezzogiorno che sulle altre regioni di Italia, sono d'accordo sulla richiesta di rinvio per un altro motivo: perchè sono convinto che spesso, anche quando si spende, si spende male. Sottopongo all'attenzione dei commissari, a conferma di ciò, uno dei fatti più indicativi avvenuti appunto nel Mezzogiorno.

Tutti ricordiamo che alcuni anni fa, allorquando si viaggiava in treno da Roma verso il Sud, si vedevano, lungo tutta la linea, fino a Reggio Calabria, dei grandi cartelloni, posti dalla Cassa del Mezzogiorno, i quali indicavano a tutti i cittadini che sarebbe stato raddoppiato il tratto Battipaglia-Reggio Calabria; pensavamo che sarebbero stati raddoppiati tutti i 400 chilometri del percorso, ma poi venimmo a conoscenza, anche perchè fu pubblicato il progetto, con l'indicazione della relativa spesa, che non si trattava di tutto il percorso, ma che sarebbero stati raddoppiati soltanto alcuni tronconi della linea, come infatti è avvenuto, e cioè i tronchi Battipaglia-Vallo della Lucania, Sapri-Praia a mare, e infine Nicotera-Villa S. Giovanni, per circa 130 chilometri in totale. Ora, tale misura perchè è stata presa? Il Ministro dei trasporti, nell'intento di decongestionare il traffico dal Sud al Nord, ha scelto una linea che è piena di montagne che franano, una zona piena di contrasti naturali; ed allora si sono rese necessarie opere di consolidamento a destra e a sinistra, e si è dovuta costruire una quantità di gallerie. Insomma, con l'obiettivo di decongestionare il traffico dal Sud al Nord, è stata scelta la via più difficile. Io non dico che non si dovesse raddoppiare, o che non si debba terminare il raddoppio del persorso Battipaglia- Reggio Calabria, ma dico: quando si tratta di fare una spesa (e il nostro bilancio statale sappiamo quello che è), cerchiamo di vedere qual'è la strada migliore da seguire. E non vi è dubbio che nel caso cui ho fatto cenno tutti i tecnici non fossero concordi, e se non erro il Presidente Corbellini con loro, nel ritenere che la strada migliore non era la tirrenica, bensì la jonica, che è completamente liscia, libera, aperta, senza montagne, senza terreni franosi. Bastava praticamente elettrificare la linea jonica per raggiungere con maggiore facilità lo scopo di decongestionare il traffico dal Nord al Sud, soprattutto nei periodi di punta, come quello della campagna olearia e quello dei raccolti agricoli. Ciò non è stato fatto, ed è stata scelta la tirrenica.

Tutti sappiamo che nella linea Jonica vi sono ancora delle stazioni col lume a petrolio, come può attestare il senatore Crollalanza che è stato sempre a contatto con la realtà meridionale, e l'ultimo incidente avvenuto a Montauro, che è costato morti e feriti, è stato causato dal fatto che l'illuminazione nella stazione era data dal solo lume a petrolio. Ora, dico io, è possibile che si facciano tutti questi piani senza cominciare a conoscere le zone? Mi pare che la Commissione sia composta di elementi esperti, in grado di dare, conoscendo le zone, dei consigli che certamente saranno utili all'Amministrazione ferroviaria ed allo stesso Ministro.

Noi meridionali vogliamo conoscere questo piano per vedere in quale misura incide nei riguardi del Mezzogiorno e delle altre regioni. Non dimentichiamo che abbiamo ini-

ziato la costruzione dell'Autostrada del sole nella nebbia! Il sole non sta a Milano, sta nel Sud, ma abbiamo cominciato dalla nebbia.

Probabilmente se della questione riguardante la linea tirrenica si fosse discusso, sarebbe stata scelta l'altra linea, la jonica, e la decongestione del traffico si sarebbe ottenuta meglio.

Ecco perchè anch'io mi associo alla richiesta di rinviare la discussione del disegno di legge, chiedendo al Ministro se, per cortesia, prima di ultimare la discussione sul provvedimento, ci possa mettere al corrente dei piani che sono stati fatti, dal punto di vista territoriale.

G O M B I . Concordo anch'io sulla richiesta di un rinvio della discussione a dopo che avremo sentito l'informazione programmatica del Ministro, perchè ritengo che questo aumento dei fondi, questo prolungamento del piano quinquennale, debba tener conto delle modificazioni intervenute, col tempo, nella situazione generale e locale.

Si lamentava, ad esempio, ad un convegno di ferrovieri tenutosi nella mia provincia, a Cremona, a cui ho partecipato, la mancanza di una qualsiasi provvidenza riguardante tutta la rete, non solo provinciale, ma del triangolo che è compreso fra Cremona, Pavia e Mantova, e si accennava al fatto che, essendosi naturalmente esauriti i fondi predisposti per il piano di ulteriori investimenti, si sarebbe dovuto tener calcolo di una serie di necessità che va dalle provvidenze di piccolissima portata, come il miglioramento della segnaletica che è stato appena iniziato e non completato, ad altre questioni, riguardanti il deposito delle locomotive, le officine, eccetera, fino a questioni molto più grosse.

Come nel caso clamoroso di Ravenna occorre per forza tener conto della situazione creatasi in conseguenza del grande complesso che ivi è stato installato, così da noi, andando avanti come stanno andando le cose per la navigazione fluviale, e avendo emesso il Ministero il decreto relativo alla costruzione del porto, con l'importanza che esso dovrà assumere, è indispensabile tener conto del fatto che le situazioni mutano. Ma anche senza questo fatto, non si possono assolutamente negligere le esigenze di una situazione come la nostra, che rende possibile lo affluire di migliaia e migliaia di operai ogni mattina, con un disagio che è incomprensibile per chi non sa che questa gente si alza alle 4 del mattino e ritorna a casa alle 10 o alle 11 di sera, essendovi un binario solo. Invece col raddoppio del semplice tratto di 11 chilometri che va da Cremona ad Olmeneta, con la rete (notate) già pronta per il raddoppio di un binario, dovendosi biforcare in due linee, una che va a Brescia e l'altra che va a Treviglio, e di lì a Milano, dove sosta il novantanove per cento di questi operai che lavorano nella capitale lombarda, otterremmo un decongestionamento, uno sviluppo, un miglioramento, uno snellimento del servizio. Occorre poi naturalmente anche il miglioramento del materiale rotabile, eccetera, tutte richieste che sono state avanzate dalla Camera del lavoro e dalla apposita Commissione, da tutte le parti politiche, dai ferrovieri stessi, e che non sono state prese in considerazione nè in occasione del primo stanziamento nè, a meno che non ci vengano adesso rivelate cose nuove, in occasione degli ulteriori stanziamenti.

Per questi motivi ed anche per altri, ma non voglio dilungarmi oltre, credo sia indispensabile sapere se nei piani sono previste variazioni che tengano conto del cambiamento delle situazioni, dopo di che si potrà discutere con competenza, facendo in modo che la discussione non si risolva sempre col dire: il provvedimento è atteso, dobbiamo approvarlo. No: la Commissione c'è anche per suggerire qualche modifica.

Ho sentito con quanta abilità dialettica il Ministro della pubblica istruzione si difende dalle accuse che la nostra parte gli fa perchè il Consiglio superiore dell'istruzione ha discusso un certo suo atteggiamento in rapporto al piano decennale della scuola. Ebbene, credo che la nostra posizione sia legittima e invocabile da tutte le parti; non potete presentarci provvedimenti dei quali non siamo persuasi, e quando vi prospettiamo le modificazioni che coloro che ci hanno

mandato qui reclamano, rispondere che ciò che si fa è già abbastanza.

Badate che a quel convegno di cui ho parlato, convocato dalla mia parte politica, per il settanta per cento gli intervenuti erano estranei o avversari della mia parte, ma avevano il giusto obiettivo del miglioramento della situazione locale; ebbene, tutti sono stati concordi sulle rivendicazioni, che non sono poi limitate alla provincia, ma riguardano tutto un settore. Ad esempio, per non smantellare l'ultimo degli agglomerati operai dopo quanto è avvenuto a provocare disfunzioni della nostra economia, e con corrispondenza nel campo dell'agricoltura (per cui, nonostante l'alta produzione, la nostra è considerata zona depressa), si chiede che venga installato nella nostra zona un centro per l'ammodernamento delle officine di deposito per le locomotive, di riparazione, di riordino, eccetera. È una richiesta da dirimpettai, direte, perchè altre località chiedono la stessa cosa; ma queste richieste vanno considerate, e vanno studiate le migliorie che si possono apportare, almeno come lenimento alle esistenti condizioni di disagio; inoltre va studiato il potenziamento di un servizio che ha tutte le necessità di essere sviluppato, soprattutto se parallelamente si sviluppano per altre vie, come quella fluviale, delle possibilità di trasporto che reclamano, anzichè eliminare, potenziamenti e miglioramenti.

Per tali motivi chiedo formalmente, come già ha fatto il collega Sacchetti, il rinvio della discussione del disegno di legge di almeno una settimana.

R E S T A G N O . La discussione che si svolge oggi in Commissione certamente dimostra con quanta passione sia seguito da tutti gli italiani, da tutte le parti politiche, il grosso problema dei trasporti per ferrovia, passione che non diminuisce anche se si determina lo sviluppo dei trasporti in altre forme. Infatti, come ha detto il Ministro un giorno, proprio in Senato, lo sviluppo dei trasporti non elimina o riduce le possibilità dell'uno o dell'altro campo, ma in tutti si assomma, in quanto si assomma al progresso che si verifica in tutto il mondo, progresso consapevole e particolarmente importante.

Ora, il problema delle ferrovie dello Stato è un problema che ci prende tutti, e gli stessi cittadini lo seguono con passione, considerando l'Azienda ferroviaria forse come la più interessante; questa non è una novità, ma è bene ricordarlo. Comprendo quindi che i colleghi invochino ulteriori investimenti.

Noi dobbiamo attenerci alle situazioni concrete e dobbiamo prendere in esame le proposte che vengono formulate, cercando di studiarle e di approvarle il più presto possibile, senza perdere tempo, perchè uno dei grandi inconvenienti della vita parlamentare è proprio quello di ritardare e di rinviare sovente. Dovremmo quindi, a mio avviso, appoggiare in tutte le maniere il piano predisposto con questo disegno di legge, augurandoci però che il Ministro, con la sua energia e il suo spirito di iniziativa, trovi altri mezzi, perchè certamente con questa somma non si potrà risolvere il problema ferroviario, sia degli impianti fissi che degli impianti mobili. Aggiungo, in merito a quanto ha detto il senatore Sacchetti sulla necessità che vi sarebbe di portare in Aula la discussione di questo problema, che nessuno sarebbe contrario a ciò per principio, ma si tratta di guadagnare tempo: se discutessimo sia noi che l'altro ramo del Parlamento in Aula, finiremmo per perdere mesi e mesi. Ritengo che invece si debba cercare di dare al più presto possibile, come ho detto, la nostra approvazione al disegno di legge, sia pure con quelle variazioni che saranno ritenute utili e necessarie. Mi associo però, senza contraddire a quanto ho detto, all'idea di questo rinvio, che mi sembra necessario e gradito a tutti, perchè con un rinvio di pochi giorni potremmo avere maggiori dati, a meno che il Ministro ce li possa fornire subito, per appagare quelle che sono le esigenze e le richieste politiche dei vari commissari, che giustamente si preoccupano di problemi specifici.

Quanto a me, non voglio entrare nel merito di questioni campanilistiche, ma desidero accennare al Ministro due problemi. Anzitutto quello dei raccordi col Piemonte, specialmente con Torino, che deve essere assolutamente risolto; quando vado a Torino vengo sempre, si può dire, « assalito » da tutte

le parti da coloro che dicono: come è possibile che i raccordi di Torino siano in queste condizioni in confronto a quelli di Milano, Venezia, eccetera? In secondo luogo, vi è il problema minore della ferrovia Roma-Napoli via Cassino, perchè, mentre prima della guerra vi era il doppio binario, esso è stato smontato durante la guerra e dopo quindici anni vi è ancora un tratto di binario unico: si tratta di una linea che deve essere valorizzata, anche in funzione degli interessi delle Puglie e della parte orientale del nostro Paese.

Credo che il Ministro ci darà la soddisfazione e il conforto che desideriamo, e penso che noi avremo modo di esaminare le sue proposte e di incoraggiarlo in questa sua azione benemerita.

F L O R E N A . Desidererei intervenire per chiarire una questione sollevata dal senatore De Luca, il quale ha detto che talvolta, nelle Ferrovie, si spende male, e ha dimostrato, o tentato di dimostrare, che si spende male, portando l'esempio della linea tirrenica, sulla quale si è iniziato il raddoppio che, a suo parere, sarebbe stato più facile fare sulla linea jonica, pianeggiante.

Purtroppo, però, le cose non stanno così: la linea jonica è in condizioni disastrose, non per la linea in se stessa, ma per le condizioni geologiche di tutta la zona del retroterra. Spessissimo, infatti, si determinano delle interruzioni su quei tratti, interruzioni provocate, per l'appunto, da disastri di carattere geologico a monte della linea stessa.

Inoltre, indipendentemente da questa considerazione, l'inizio del raddoppio della linea tirrenica era considerato da tutti i tecnici indispensabile, per soddisfare al traffico di quella zona che è andato sempre aumentando. Benefici per la spesa che si è sopportata per questi lavori se ne sono avuti, e sensibilissimi, e quando il lavoro iniziato sarà completato noi porteremo la potenzialità della linea tirrenica a 160-170 treni al giorno, cosa che ci permetterà di potenziare ulteriormente il traffico di tale linea.

Non dico, quindi, che non si debba prendere in esame ed affrontare il problema della linea jonica, soltanto non direi, come ha detto il collega, che la cosa sarebbe stata più semplice.

D E L U C A . Parlavo dell'elettrificazione, non del raddoppio, sulla linea jonica.

F L O R E N A . Ma questo non avrebbe risolto il problema, e poi le condizioni della linea jonica ci mettono spesso dinanzi all'effettivo pericolo di avere delle interruzioni di esercizio, perchè, come dicevo, il retroterra è in condizioni disastrose. Abbiamo delle interruzioni frequenti, nella stagione invernale: vi sono le piene, si interrompe la linea e si interrompe tutto il traffico; è una realtà che non possiamo disconoscere. Non si può, pertanto, parlare della possibilità di tracciare facilmente un altro binario perchè altrove la zona è pianeggiante; la situazione non è questa.

Il raddoppio della linea tirrenica, credetemi, lo dice un tecnico che si è occupato per quaranta anni di questi problemi, era ed è ancora una necessità, e quello che si è fatto è solo una parte di quanto si dovrà fare per poter affrontare le esigenze del traffico in avvenire.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Credo di avere già dato sufficienti chiarimenti, sia quando si è discusso il piano generale del potenziamento, sia in sede di discussione del bilancio di questi ultimi anni, dalla cui discussione è emerso in modo chiaro quale è il settore sul quale vertono gli investimenti.

Dirò subito che presenterò, entro pochi mesi, (lo studio è già stato elaborato) un altro provvedimento, che prevede una ulteriore fase definitiva di investimenti, con una spesa complessiva di 500 miliardi, per la sistemazione veramente definitiva e totale della rete ferroviaria nel prossimo decennio. Perchè, onorevoli senatori, è un po' come se avessimo, su un tavolo operatorio, un ammalato, con la necessità impellente di guarirlo. Bisogna decidere se somministrargli prima qualche rimedio per i disturbi secondari, o non invece, piuttosto, cominciare a combattere le malattie più gravi e poi curare le altre fino alla guarigione.

Se avessimo a disposizione le somme necessarie per la sistemazione generale delle ferrovie dello Stato, è ovvio che il primo ad essere contento sarei proprio io, che da quattro anni e mezzo sto dalla mattina alla sera ad un tavolo di lavoro, cercando come unica soddisfazione quella di operare per il meglio nei confronti dell'Azienda ferroviaria.

Purtroppo, devo riconoscere che le difficoltà ci sono, in rapporto soprattutto a quella che è la situazione di bilancio, e mentre da un lato mi si sollecita a soddisfare le varie esigenze, con notevole spesa di denaro, dall'altro mi si rimprovera se il *deficit* non diminuisce.

Quando si domanda, poi, di aggiornare le tariffe delle ferrovie italiane a quelle degli altri Paesi, si risponde in senso negativo.

Inoltre, ritengo di avere agito, per mia coscienza e con grande soddisfazione, il meglio possibile nei confronti del personale; da quattro anni e mezzo a questa parte, sono stati elargiti circa ottanta miliardi per il personale. Pur esistendo il diritto di sciopero, per quanto riguarda i problemi ferrovari non si è scioperato; ciò vuol dire, in sostanza, che si è cercato di fare, non dico tutto quello che si chiedeva, ma per lo meno tutto quello che si poteva fare, in un sano equilibrio tra le esigenze del bilancio, le esigenze del personale e le esigenze dell'ammodernamento, che si rende sempre più necessario col passare del tempo.

Fortunatamente, posso dire che in questi ultimi tempi abbiamo concluso due prestiti, di 30 miliardi ciascuno, con il Consorzio delle Opere pubbliche, a condizioni eccezionalmente favorevoli in confronto dei precedenti, cioè ad un tasso effettivo del 6 per cento invece che del 7,50 per cento. Si tratta di una operazione che, in questo momento, è stata utilissima; ma, naturalmente, occorre fare investimenti produttivi. È questo un fatto che dobbiamo tener presente, perchè la nostra è una Azienda a carattere industriale ed ha le sue esigenze: una azienda autonoma che ha caratteristiche industriali, pur dovendo assolvere ad un servizio pubblico, con le conseguenze e gli oneri che ne derivano.

Dirò pertanto che sia io che i miei colleghi di Governo e il Presidente del Consiglio dei ministri riteniamo che il bilancio delle Ferrovie dello Stato non possa ulteriormente sopportare gli oneri finanziari per l'estinzione dei prestiti.

Di conseguenza, come si è fatto nei riguardi delle strade, come si è fatto per altri provvedimenti, anche i 500 miliardi cui ho accennato devono far carico al bilancio del Tesoro. Non possiamo sopportare, ripeto, altri prestiti, e siamo già al limite, perchè il carico degli interessi e delle annualità di capitale è tale che non mi sento di continuare in queste condizioni.

Non si possono impostare altri piani basati su ulteriori prestiti; questa situazione ho tenuto presente quando si è trattato di discutere del ricavo dell'ultimo prestito nazionale ed ho insistito perchè alle Ferrovie dello Stato fosse data una parte, a carico del Tesoro; ho così avuto 24 miliardi. Questa somma è stata da me destinata, per 20 miliardi all'ulteriore sviluppo del raddoppio della linea tra Battipaglia e Reggio Calabria, e per 4 miliardi al raddoppio di 82 chilometri della linea adriatica, da Pescara ad Ancona.

Ritengo, quindi, che si debba affrontare il problema nel senso di arrivare ad una definitiva sistemazione delle ferrovie dello Stato, sistemazione assolutamente necessaria. In primo luogo occorre il raddoppio di tutte le linee, fino a Lecce e fino a Brindisi da una parte, fino al Brennero dall'altra. Bisogna poi risolvere i problemi delle linee della Liguria, in particolare di quella di Ventimiglia, nonchè i varii problemi delle altre linee (ad esempio di quelle provenienti da Tarvisio, eccetera).

Invierò quanto prima ai componenti la Commissione una copia dello studio che è stato fatto per questa ulteriore e definitiva sistemazione delle ferrovie dello Stato; se però si vorrà che il relativo onere venga sopportato dal bilancio delle Ferrovie, devo dichiarare che i lavori cui accennavo non si potranno eseguire nel modo più assoluto. Del resto, non vi è ragione per cui lo Stato faccia degli investimenti nel settore stradale, in quello delle scuole e così via, e non in quello dell'Azienda ferroviaria, che pure è

un'Azienda dello Stato; se facciamo degli investimenti, il patrimonio delle ferrovie dello Stato va ad aumentare il patrimono dello Stato stesso.

Pertanto, questa che ho indicato è la strada che seguirò e che credo idonea per poter risolvere la situazione.

Piuttosto, ci troviamo di fronte ad importanti questioni di priorità.

Le esigenze sono numerosissime. Noi riteniamo che occorra, innanzi tutto, risolvere il problema delle velocità commerciali; per risolvere questo problema la necessità fondamentale è quella di modificare l'armamento.

Ed ecco che oggi stiamo per condurre a termine un piano di rinnovamento dell'armamento che è di alcune migliaia di chilometri con rotaie da 60 chilogrammi sulle linee principali di maggiore e più veloce traffico, saldate a campata unica fra giunti isolati (3-4 Km. circa) che consentiranno velocità, ove il tracciato della linea lo permetta, fino a 150 Km. per i treni e 160 e più per gli elettrotreni.

Questa è una esigenza fondamentale, anche perchè dobbiamo tener conto della conformazione fisica del nostro Paese; infatti, essendo l'Italia una penisola, le distanze sono notevoli ed occorre abbreviarle al massimo, realizzando le migliori velocità commerciali, che sono poi la base per una efficace azione concorrenziale nei confronti della strada, dal momento che la ferrovia non opera in regime di monopolio, ma è un'Azienda che si trova di fronte alla concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

I colleghi comprenderanno benissimo attraverso quali difficoltà abbiamo provveduto, in questi anni, ai lavori più urgenti per una migliore soddisfazione delle esigenze dell'utente. Prima dell'elettrificazione della linea adriatica, la distanza oraria tra Bari e Milano era di 17 ore, attualmente è di circa 11 ore; la distanza oraria tra Napoli e Roma, tutti sanno benissimo che oggi è di circa 2 ore e mezza; con i treni rapidi, si arriva in ore 2,10; la distanza tra Trieste e Roma è, in media, inferiore a 8 ore, che si riduce a 6 ore e mezza con i rapidi. E così via. È questa un'opera che deve proseguire e che noi intendiamo che prosegua.

Occorre, inoltre, seguire costantemente il cammino del progresso e non restare ancorati ai vecchi sistemi e ai vecchi principii.

Ad esempio, il principio del doppio binario è importantissimo e bisogna tenerlo presente. Ma i doppi binari, laddove mancano, dobbiamo realizzarli solo quando è assolutamente indispensabile e non quando si può rimandarne l'esecuzione ad un periodo successivo, adottando invece altri provvedimenti che consentano di raggiungere all'incirca gli stessi scopi. I colleghi qui presenti sapranno certamente che oggi i vantaggi del doppio binario possono essere ottenuti anche con moderne ed efficienti apparecchiature di sicurezza, segnalamenti, blocco automatico eccetera. Oggi abbiamo la possibilità, attraverso questi nuovi sistemi, di fare transitare sullo stesso binario dei treni ogni quattro o cinque minuti, cosa che prima non era possibile.

Ed abbiamo un diagramma che ci indica quale è il margine delle possibilità future, rispetto alla situazione attuale; esiste ancora un margine di possibilità di circa il 25-30 per cento di incremento di attività di traffico, prima di arrivare al doppio binario. A Bologna, abbiamo oggi un impianto modernissimo, veramente meraviglioso: una centrale che dirige 600 treni al giorno, con personale ridotto e con risultati eccellenti.

Un altro aspetto degno di essere considerato è il problema dell'elettrificazione. Da quando rivesto la mia carica, ho partecipato a numerose riunioni internazionali e sono stato per un anno Presidente della Conferenza dei ministri dei trasporti europei: in quell'anno, ho avuto contatti con tutti i ministri e con i vari dirigenti e tecnici degli altri Paesi.

Orbene, dovunque si riconosce che l'elettrificazione è un sistema ormai superato. Attualmente, in nessun Paese si fanno più nuove elettrificazioni, perchè la dieselizzazione, il diesel elettrico ed il diesel idraulico, hanno tutte le caratteristiche per sostituire la trazione elettrica.

Mi si potrebbe chiedere per quale motivo abbiamo provveduto, di recente, ad elettrifi-

care tutta la linea adriatica; rispondo che è stato fatto, perchè, laddove gli impianti di elettrificazione esistono parzialmente, occorre completarli; e non è possibile la coesistenza di sistemi di trazione diversi. Anche senza essere un ingegnere (sono un avvocato che fa il ferroviere) conosco i vantaggi del Diesel elettrico.

Si tratta, in sostanza, di una centrale elettrica, in movimento; è il mezzo stesso che, con il suo motore Diesel, produce l'energia necessaria.

Abbiamo fatto un esperimento di dieselizzazione della linea Taranto-Salerno, che sta dando risultati eccellenti.

Una quantità di altri problemi si presentano in rapporto al materiale rotabile; infatti sarebbe inutile fare nuovi binari, se non si facessero anche delle buone vetture per viaggiatori, eliminando quelle carrozze che non siano più idonee; come pure occorre sostituire le vecchie, fumanti locomotive di manovra delle stazioni, con le nuove locomotive Diesel di manovra, che servono molto bene e riducono i consumi e le spese di esercizio in genere. Se non provvediamo ad un completo ammodernamento, se non costruiamo carrozze, automotrici, carri e così via, ebbene, è inutile costruire i doppi binari.

Un servizio che funziona molto bene sulle lunghe distanze e che ha incontrato gran favore nel pubblico è quello delle cuccette, che danno la possibilità di un riposo comodo, con modesta spesa.

Tutte le volte che riusciamo a fare un passo avanti, a creare qualcosa di veramente utile, credetemi, è per noi una vera gioia.

Abbiamo provveduto e provvederemo, ad esempio, al raddoppio di alcune tratte a semplice binario, gravate da intensissimo traffico, specialmente per i servizi che fanno capo a grandi centri abitati.

Completeremo anche il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio, in buona parte già realizzato, superando difficoltà veramente gravi: sono lieto di formulare il mio più profondo e sincero elogio per quello che hanno saputo fare le nostre maestranze. Intanto si procederà al raddoppio di 97 chilometri ed abbiamo l'assicurazione del Tesoro che saranno messi a nostra disposizione i fondi necessari per il completamento dei lavori. Il raddoppio della Battipaglia-Reggio consentirà, tra l'altro, di migliorare i traffici con la Sicilia. Basti considerare che, mentre un tempo le navi traghetto trasportavano al massimo mille carri al giorno, oggi siamo arrivati ad oltre duemila carri giornalieri. Mi dispiace che non sia ora presente il senatore Crollalanza, ma ritengo opportuno dire, per dovere e per coscienza, che ho sempre ritenuto che la valorizzazione del Mezzogiorno d'Italia fosse intimamente collegata con un miglioramento delle comunicazioni ferroviarie. Non è possibile valorizzare il Sud, se non gli assicuriamo le migliori comunicazioni possibili con il Nord, i Paesi del Mercato Comune e tutti i Paesi d'Europa.

È di questi giorni l'elettrificazione della linea Cancello-Benevento; si può ora andare da Benevento a Napoli in cinquanta minuti. In questo caso, concessionaria della linea è una società privata. È mio intendimento che lo Stato riscatti questa ferrovia e che essa divenga parte della rete statale, perchè rappresenta una minore distanza di 38 chilometri tra Napoli e Benevento: come i colleghi mi insegnano, l'ipotenusa è minore della somma dei cateti. Anche questo mio intendimento si inquadra nei programmi di comunicazioni più rapide per il Sud.

I M P E R I A L E . Dal momento che l'onorevole Ministro sta parlando della Benevento-Napoli, volevo invitarlo a tenere presente anche la situazione della Foggia-Napoli. Perfino i rapidi si fermano a tutte le stazioni: dovrebbe provare, qualche volta, a fare quel percorso!

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Se i membri della Commissione esamineranno questo programma di massima, illustrato nella relazione e che è la base di orientamento per la spesa, vedranno che in primo piano è posto il problema del raddoppio di alcuni tratti, che risponde ad un concetto di priorità. Infatti, dobbiamo metterci innanzitutto in condizione di assolvere alle urgenti necessità che si presentano acquisendo tutto

il traffico; operare diversamente sarebbe il suicidio delle Ferrovie.

Proprio ieri mi è stato portato il resoconto dell'attività del mese scorso, dal quale risulta un incremento di traffico di quasi il 4 per cento nel trasporto viaggiatori. Da esso risulta anche che abbiamo superato la crisi nel settore del trasporto delle merci, con un incremento del 13 per cento. C'è stato un periodo, infatti, in cui avevamo trentamila carri al giorno inutilizzati e questo fenomeno si è verificato in Italia, come in Germania, per esempio, ove le ferrovie hanno avuto una riduzione del 24 per cento nel traffico merci, in Francia del 18 per cento, mentre in Italia si era avuto il 14 per cento di riduzione.

Ma dobbiamo assolutamente costruire altri carri, specialmente carri specializzati, che consentano alle ferrovie dello Stato di acquisire traffico.

Il programma presentato prevede l'elettrificazione, a corrente continua a 3.000 Volts, di altre linee, nel quadro di un armonico completamento della rete già esercitata a T.E., ivi compresi i connessi lavori di potenziamento ed ammodernamento dei piazzali, impianti di segnalamento e sicurezza, telegrafonici, eccetera, per complessivi milioni 22.300.

Al punto *c*) leggiamo: « Trasformazione dell'esercizio da corrente trifase in corrente continua 3.000 Volts di un primo gruppo di linee liguri-piemontesi, quale inizio del non più dilazionabile rinnovamento dei vetusti impianti di T.E. dei Compartimenti di Torino e di Genova, per complessivi milioni 8.600 ».

Al punto *d*): « Sviluppo degli impianti per la produzione di energia per le necessità della rete elettrificata per complessivi milioni 12.000 ».

Al punto *e*): « Riduzione del preoccupante arretrato di rinnovamento di binari e deviatoi, maturatosi nel periodo bellico e postbellico, onde consentire regolarità, sicurezza e velocità superiori ai treni circolanti, specie sulle linee a fortissimo traffico, per complessivi 50 miliardi ».

Al punto *f*): « Potenziamento di alcuni scali merci ed impianti viaggiatori con i relativi piazzali; delle officine, squadre di rialzo e depositi della trazione; delle apparecchiature di sicurezza, segnalamento, blocco ed apparati centrali; degli impianti telegrafonici e luce; dei manufatti della sede ferroviaria; sistemazioni generali su varie linee, per complessivi 26.700 milioni ».

Al punto *g*): « Provvista di mezzi di trazione (locomotori ed elettromotrici-rimorchio) occorrenti per l'esercizio della trazione elettrica delle linee di nuova elettrificazione o da trasformare da corrente trifase in corrente continua ».

Al punto *h*): « Adozione della trazione Diesel su circa 1.300 Km. di linee ancora esercitate a vapore e per le quali non sarebbe conveniente l'elettrificazione a causa del modesto traffico; ulteriore impiego di automotrici termiche in luogo di treni con locomotive a vapore e carrozze; adozione di locomotive Diesel da manovra in luogo di vecchie locomotive a vapore ».

Al punto *i*): « Provviste di materiale mobile (locomotive elettriche, carri merci, carrozze viaggiatori e una nave traghetto) destinato, ancor più che a fronteggiare il previsto incremento del traffico viaggiatori e merci, ad accelerare un poco di più il rinnovamento del materiale di vecchio tipo, per complessivi 39 miliardi e 500 milioni ».

Come vedete, il mio programma consiste innanzitutto nel provvedere a tutti i problemi pregiudiziali, quali sono, ad esempio, le apparecchiature di sicurezza, il segnalamento, i materiali rotabili.

Sono persuaso della assoluta necessità di dare lavoro alle officine. In sei mesi abbiamo passato 112 miliardi di commesse alle officine italiane. Perciò, dal momento che gli appalti non potranno essere fatti che nel mese di febbraio, usufruirò di quei 24 miliardi, che, come vi ho accennato, ero riuscito ad avere, per passare delle ordinazioni in rapporto a questa determinata materia.

Vorrei che il collega De Luca tenesse presente che, in realtà, quando dobbiamo spendere, pensiamo sempre al modo di spendere il meglio possibile, cercando di fare la massima economia possibile. Ho cercato quindi di eliminare tutte le spese che avrebbero potuto diminuire, anche di sole 10.000 lire, le

possibilità di ammodernamento e di potenziamento degli impianti ferroviari. Siamo su una strada che, credo, anche in seguito a riconoscimenti che ci vengono dal di fuori e modestamente anche dall'interno, possa confortarci abbastanza. Francamente però, se voi mi chiedete che cosa intediamo fare per la zona di Ravenna o di Cassino o di Lecce, se mi chiedete cioè di specificare il nostro programma, paese per paese, regione per regione, io non potrei, tra otto giorni, che ripetervi pressappoco quanto ho detto oggi. Non ho la possibilità di specificare ulteriormente il programma, al di là delle linee generali che ho tracciato nella relazione, e cioè: la necessità di rimettere a posto con priorità l'armamento, la dieselizzazione e gli impianti di blocco e di sicurezza. Durante quest'ultima estate sono stati fatti 1360 treni straordinari e i ferrovieri italiani hanno saputo dare al nostro servizio ferroviario una sicurezza che, diciamo la verità, fa onore alle ferrovie dello Stato.

Vi è poi un'altra questione importante: quella riguardante i nostri depositi e le nostre officine, che richiedono un ridimensionamento. Basti pensare che la locomotiva a vapore va in riparazione ogni 70.000 Km. e quella elettrica ogni 500.000 Km., per comprendere quanto sia urgente la necessità di un ridimensionamento. Sono stati acquistati nuovi macchinari che le nostre officine prima non possedevano, e quindi abbiamo oggi la possibilità di fare quello che finora non era possibile per mancanza di macchine sufficientemente attrezzate. Si sostiene, da parte di alcuni, che i lavori di riparazione e di costruzione devono essere affidati a officine esterne, perchè li eseguono a prezzo inferiore. Ho fatto svolgere, in proposito, un'indagine precisa, dalla quale è risultato che le nostre officine riparano e costruiscono allo stesso prezzo di quelle esterne, e qualche volta anche a prezzo più basso. Ecco perchè una parte delle riparazioni e delle costruzioni verrà affidata alle nostre officine. A questo problema è connesso quello del personale. Per esempio noi abbiamo dovuto inviare 15 persone da Verona a Milano. Abbiamo scelto 15 giovanotti che non avevano famiglia e li abbiamo inviati a Milano con ottime condizioni di trasferta.

In conclusione noi dobbiamo metterci in condizione di fare il possibile affinchè la Azienda ferroviaria trovi in se stessa la possibilità di potenziarsi e ammodernarsi per rispondere alle esigenze del nostro Paese.

Con questo vi ho comunicato tutto quanto avevo da dirvi. Sta ora a voi decidere, e io sono rispettoso della volontà della Commissione. Desidero sottolineare però la necessità di procedere in fretta. Oggi è già il 13 novembre e se l'altro ramo del Parlamento non approva questo disegno di legge prima delle vacanze di Natale, si perdono due mesi. Voi mi direte che non cascherebbe il mondo; e infatti non cascherebbe, ma dovrei rimandare di due mesi la possibilità di assumere impegni, perchè io impegni non ne prendo finchè non ho le spalle coperte da una legge. Se mi proponete delle istanze, sono qui per rispondere; vi dico però francamente che non saranno ammesse ingiustificate preferenze, perchè non vi è alcun motivo di preferire una regione ad un'altra. Comunque se una preferenza vi deve essere, questa andrà alle regioni del Meridione, perchè sono le più bisognose di ammodernamento e di potenziamento. Quanto ad altre preferenze, non ve ne dovranno essere per nessuno. Vi racconto un fatto in proposito. Quando ero presidente di Commissione, chiedevo sempre che il treno fermasse a Massa, e mi era sempre negato. Quando poi fui nominato Ministro, i miei concittadini vollero ricevermi e fecero una simpatica manifestazione al palazzo provinciale di Massa. Ritenevano anche che avrebbero ottenuto la fermata del treno, ma io non volli. Vi ho raccontato questo per affermare la necessità di non vedere le cose sotto un profilo personalistico, nell'intento di voler proteggere questo o quello. La nostra fatica quotidiana deve consistere nello sforzo di operare il meglio possibile. Può darsi che si facciano degli errori, ma ricordate che il Consiglio di amministrazione, formato di valorosi professionisti e tecnici, compie delle indagini rigorosissime, spesse volte anche al di là dei limiti necessari, e discute

ore ed ore su dei dettagli. Si potrà quindi sbagliare, ma voi, onorevoli senatori, avrete sempre la garanzia che il Consiglio di amministrazione pondera bene come spendere i denari, e li spende ogniqualvolta lo richieda il principio del potenziamento e dell'ammodernamento.

Resta ancora il problema delle stazioni. Ho letto in proposito un articolo sul *Corriere della sera*. Io sono perfettamente d'accordo sul fatto che le belle stazioni non servono a niente; le stazioni devono essere funzionali e utili, per cui io preferisco fare un sottopassaggio o una pensilina, piuttosto che una sala con i marmi alle pareti. Noi dobbiamo servire l'utente, cioè il viaggiatore, e quindi tutti i miglioramenti che rientrano nel campo di una migliore funzionalità della stazione sono importanti, mentre ciò non può dirsi delle decorazioni.

A questo punto vorrei fare qualche precisazione a proposito del parere della Commissione finanze e tesoro. Innanzitutto, quando nell'ultima parte del parere si dice che per gli investimenti di cui all'articolo 1 deve essere previsto anche il concerto col Ministero delle partecipazioni, io non sono d'accordo, perchè quando è stata approvata la legge sulle partecipazioni il principio affermato è stato questo: che le aziende autonome di Stato non passavano e non dovevano passare alle dipendenze del Ministero delle partecipazioni statali. Perchè mai la C.I.T. o la Larderello dovrebbero dipendere dal Ministero delle partecipazioni, quando queste aziende sono collegate esclusivamente col servizio ferroviario e, conseguentemente, sono collegate unicamente col Ministero dei trasporti, dal quale esclusivamente dipende l'Azienda ferroviaria? Guardate ad esempio il caso della Larderello che continua oggi a procurare alle ferrovie dello Stato l'energia elettrica a 2,75 lire al Kilowatt.

A questo proposito l'onorevole Presidente, il quale è relatore sul provvedimento, ha presentato degli emendamenti sui quali io concordo pienamente. Viene riaffermato con chiarezza il concetto che le imprese dipendenti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sono sottratte alla disciplina della legge 22 dicembre 1956, n. 1589, e che i capitali — che sono capitali propri della Azienda la quale ha una propria autonomia patrimoniale — restano di pertinenza dell'Azienda medesima e da essa gestiti e vincolati alla loro esclusiva e specifica destinazione, data ad essi dalle leggi particolari che hanno istituito le imprese. Destinazione che coincide con le finalità dell'esercizio ferroviario e dell'acquisizione dei traffici e che giustifica, quindi, l'estraneità delle imprese di cui trattasi alla disciplina, ispirata ad altre finalità, della legge 22 dicembre 1956, n. 1589.

Sempre riguardo al parere della Commissione finanze e tesoro vi leggo un mio appunto:

In merito alle osservazioni contenute nella prima parte del parere della Commissione finanze e tesoro, è da osservare che il provvedimento si fonda sul presupposto e nello stesso tempo postula la condizione che in ognuno dei cinque esercizi considerati gli stanziamenti dei capitoli « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto » e « Rinnovamento dei binari e degli impianti fissi » non siano inferiori alle somme occorrenti per il finanziamento delle spese rispettivamente previste al primo e al secondo comma dell'articolo 2.

Questi stanziamenti non dovranno perciò subire, negli esercizi considerati, nessuna « riduzione » in dipendenza della loro destinazione alla copertura delle spese suddette, solo che resteranno vincolati al finanziamento di queste spese fino a concorrenza del loro ammontare.

Per quanto poi concerne la seconda parte del parere in questione è da osservare quanto segue:

1) La stipulazione di un prestito per queste somme si è voluta di proposito evitare:

sia perchè non è apparso opportuno di ricorrere ad una forma di finanziamento onerosa per far fronte a spese che non hanno il carattere straordinario delle spese per nuovi investimenti, ma che sono invece da considerare come ordinarie spese di esercizio, tali

essendo in effetti le spese di rinnovamenti del materiale e degli impianti;

sia perchè si è ritenuto consigliabile di astenersi, in tutta la misura nella quale era consentito dall'attuale impostazione del bilancio, dal premere ulteriormente sul mercato dei capitali con altre operazioni di prestito, dopo quelle, già di ingente ammontare, che erano state autorizzate per l'esecuzione della prima fase e che il disegno di legge in discussione è destinato ad autorizzare per la esecuzione della seconda fase del piano quinquennale.

2) L'altra proposta, infine, di autorizzare semplicemente le Ferrovie dello Stato ad assumere impegni pagabili nel quinquennio con la rateazione stabilita, in parte non è praticamente attuabile e nella misura nella quale è attuabile costituisce già il presupposto sul quale riposa la particolare forma di finanziamento autorizzata dall'articolo 2 e, comunque, da sola non sarebbe sufficiente a soddisfare interamente le finalità del provvedimento.

Infatti:

a) l'assunzione di impegno con la condizione del pagamento rateale diluito in un quinquennio non sarebbe praticamente possibile per quanto riguarda, ad esempio, gli impegni contrattuali con le ditte di modesta importanza, quali sono prevalentemente quelle alle quali viene affidata l'esecuzione dei lavori di rinnovamento dei binari;

b) questa possibilità conta invece per le grosse commesse che si assegnano a ditte importanti quali ad esempio le principali ditte costruttrici di materiale rotabile. S'intende che di questa possibilità ci si avvarrà, in ogni possibile misura, allo scopo di accelerare al massimo l'esecuzione dei lavori e l'effettuazione delle relative forniture, pur rispettando l'imprescindibile condizione di mantenere, in ciascun esercizio del quinquennio, i pagamenti nei limiti degli stanziamenti annuali;

c) ma la particolare forma di finanziamento, contemplata dall'articolo 2 del disegno di legge in questione, ha per scopo principalmente di consentire l'impostazione anticipata di programmi organici ed estesi ad un periodo di tempo abbastanza lungo per consentire anche alle ditte fornitrici di attrezzarsi convenientemente, prescindendo dai tempi di effettiva esecuzione di questi programmi e dalle conseguenti necessità di pagamento. Ciò che conta, quindi, è che l'Amministrazione ferroviaria venga fin d'ora autorizzata ad assumere impegni per un certo ammontare, vincolando, a questo scopo, gli stanziamenti sui quali può contarsi per un numero determinato di esercizi, indipendentemente dai tempi di effettiva esecuzione e di scadenza dei relativi pagamenti, tempi che verranno poi regolati opportunamente secondo la mole dei lavori, le possibilità delle ditte esecutrici e così via.

La cosa fu portata in Consiglio di amministrazione che approvò l'operazione; successivamente il Parlamento approvò il piano quinquennale, per cui non abbiamo avuto bisogno di perorarlo. Abbiamo allora anticipato di sette mesi l'operazione.

Insomma, qui occorre una certa elasticità, perchè non dobbiamo dimenticare che ci troviamo di fronte ad un'azienda industriale che ha particolari esigenze, per cui vorrei mi si desse atto che, in sostanza, durante questi anni non siamo andati indietro. Ci sono naturalmente ancora molte cose da fare, ma se avremo la fortuna di avere sempre l'aiuto del Parlamento, credete a me, sono sicuro che fra 5 o 6 anni avremo delle stupende ferrovie, tra le più belle d'Europa, perchè il nostro potenziamento è fatto secondo gli ultimi ritrovati e ci mette in condizione di compiere un notevole passo avanti sotto il profilo tecnico.

Tengo ad assicurarvi che sarò pronto a fornire tutti i dettagli che ciascuno di voi mi vorrà chiedere e vi assicuro che in linea di massima, tutto ciò riuscirà a risolvere anche il problema delle stazioni. Ci troviamo di fronte ad una situazione tale per cui anche questa sarà una questione che dovrà essere eliminata e lo sarà, ve lo garantisco.

D E L U C A . In Calabria abbiamo le ferrovie della morte, addirittura senza pali!

G E N C O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, approfitto della parola concessami per ringraziare il Ministro dei trasporti dell'esposizione che ci ha fatto. Esposizione effettivamente confortante e arricchita di tutti quei dettagli, che speriamo ci mettano in condizione di approvare il disegno di legge che gli sta a cuore.

Dobbiamo dare atto che l'Azienda delle ferrovie dello Stato è quanto di meglio possa avere la Nazione italiana; essa ha finora camminato e continua a funzionare efficacemente.

Riferendomi a ciò cui ha accennato il collega De Luca, mi devo in parte associare alle sue lamentele.

Il problema dell'ammodernamento della linea jonica è stato già sottolineato da dieci anni a questa parte, ma vorrei aggiungere che, mentre il problema dell'illuminazione delle stazioni non è di là da venire, ma si attuerà gradatamente, le stazioni più sporche d'Italia rimangono sempre quelle della ferrovia jonica. Se lei, onorevole Ministro, avesse visto lo stato in cui si trova il bar della stazione di Metaponto, l'unico esistente nel raggio di 5 chilometri, avrebbe senz'altro rinunciato, come io ho fatto, a prendervi sia pure un caffè, per la sporcizia che vi regnava sovrana. Vi è pertanto un problema di pulizia immediata, da attuarsi a Metaponto, Sibari e innumerevoli altre stazioni della linea jonica, le quali si trovano in condizioni ben diverse da quelle della linea tirrenica.

Lo dico pubblicamente: facciamo qualche cosa e presto per questi centri, perchè veramente, se, come speriamo, il turismo si attiverà nel Mezzogiorno in occasione delle Olimpiadi, i turisti, passando da quei paesi, non ne riportino un penoso senso di abbandono. Sono stazioni lontane e in zone dove la luce manca; per questa ragione il problema va discusso e lo faremo specificamente in altra occasione.

Onorevole Ministro, lei ha detto che vi saranno fermate alle stazioni di Trani, Bisceglie, Molfetta, tre stazioni certamente importanti della nostra linea jonica, ma che tuttavia non meritano la precedenza di fronte a quella di Massa Carrara. Bene, vuol dire che verremo a visitare le vostre cave di marmo.

G O M B I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, le osservazioni del signor Ministro sono certamente interessanti; ma vorrei fare osservare una cosa, per quanto riguarda il criterio informatore in generale, contro il quale del resto abbiamo già polemizzato, circa la priorità assoluta, che in realtà non è priorità, ma esclusivismo, degli investimenti dell'Azienda ferroviaria sulle grandi linee della dorsale appenninica e della trasversale padana.

Mi faccio interprete qui delle lamentele dei partecipanti al Convegno di Cremona, sollevate a proposito dell'abbandono in cui vengono lasciati cadere importanti tronchi ferroviari, che sono come degli affluenti che fanno grande il Po: mi riferisco, in generale, a tutti i rami collaterali che portano alla dorsale appenninica e alla trasversale padana l'afflusso di tanta parte di traffico, e, nel caso specifico, al tratto Cremona-Treviglio-Milano, che trasporta giornalmente più di 5.000 operai.

Vi rendete conto che nel caso di Cremona non si tratta di un grosso investimento? Per decongestionare il traffico, infatti, ci vuole *in primis* e assolutamente un tratto di soli 11 chilometri di binario, di cui del resto esiste già la sede. Ora io penso che dovremmo accogliere questa richiesta, che è stata formulata, e anzi che sia importante farlo.

Riferirò agli interessati la discussione oggi svoltasi e le parole del signor Ministro; solo sono preoccupato che trascorra ancora troppo tempo. Potrà infatti accadere che le cose si indirizzino nel modo voluto, ma questo sarà molto difficile, se la Commissione non si assumerà la funzione di formulare in modo meno anarchico e più esatto le varie segnalazioni che potranno poi, secondo le disposizioni del Ministro, essere accolte ed eventualmente soddisfatte in tutto o in parte nella discussione di merito.

Per questi motivi, riconfermiamo la nostra richiesta, del resto accettata dagli altri colleghi, di rinviare il seguito della discussione

del disegno di legge alla prossima settimana. Saremo allora tutti in grado di formulare in modo sintetico e preciso quei correttivi che potranno dare soddisfazione alla esigenza che tutti sentiamo di risolvere i problemi riguardanti gli affluenti delle grandi linee ferroviarie, troppo trascurati fino ad ora, ma che debbono essere invece tenuti nel giusto conto, attraverso la valutazione dei criteri conoscitivi dei fatti e delle situazioni.

S A C C H E T T I . Onorevole Ministro, le osservazioni che sono state fatte, del resto con diritto, e le relative discussioni dovranno essere tenute presenti in sede di approvazione del bilancio, perchè, quando si prospetterà l'occasione di risolvere, per esempio, il problema della situazione di Cremona, sarà inammissibile che si possa stabilire in un articolo che questi fondi dovranno essere destinati alla sistemazione del centro di Cremona oppure alla tale o alla tal'altra cosa, e ciò perchè abbiamo discusso una politica generale.

Questo è il principio che credo dovremo tener presente: certe esigenze di carattere locale che sono state denunciate sarebbero state già risolte, se della questione si fosse parlato prima, in modo che gli 11 chilometri, ad esempio, si sarebbero potuti far rientrare nei 38 miliardi stanziati.

Sono convinto dell'utilità di aprire una discussione su questo punto, che praticamente è di politica generale, includendovi però anche l'esame e l'esposizione di alcuni dettagli esprimenti particolari esigenze, che saranno così conosciute dal Ministro dei trasporti e potranno essere eventualmente accolte.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Esiste tutto un insieme di ragioni per cui mi pare che il quadro dei provvedimenti sia talmente vasto che molto difficilmente si potrà esaminare in Aula in ogni sua parte.

Non è questo il punto fondamentale di questa operazione. Noi vi esponiamo per sommi capi come sono destinate le somme stanziate, e voi dovete credere nel principio che ho già affermato, che cioè noi siamo decisamente pronti ad affrontare questo piano per completare quello che è l'ammodernamento in rapporto alla sicurezza, in rapporto all'aumento del materiale rotabile e a tutte le altre cose che vi ho indicate.

Questo è chiaro: non saprei davvero dirvi quante locomotive elettriche ci saranno esattamente, perchè il calcolo sarà fatto in rapporto alle necessità indicate dalle esigenze stesse di servizio.

R O M A N O . Desidererei conoscere il pensiero dell'onorevole Ministro circa il programma di raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria e sapere se in esso sia compreso il raddoppio anche del tronco Villa San Giovanni-Reggio Calabria.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Questo senz'altro!

S A V I O . A me sembra che la cordiale, leale conversazione intervenuta con il Ministro ci dovrebbe consigliare di accantonare ogni riserva e di rimandare senz'altro il seguito della discussione alla prossima settimana.

Tra le eccezioni proposte ce n'è una di carattere formale che trova il suo fondamento nella considerazione fatta circa l'opportunità di approvare un provvedimento di questo genere.

Un'altra eccezione riguardava le tristi condizioni del meridione, ma mi pare che su questo punto abbiamo avuto una spiegazione.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Con un piano successivo vorrei presentare un disegno di legge più vasto, il quale rispondesse al pubblico interesse ed alle pubbliche necessità. Nei 175 miliardi rientrano spese che saranno effettuate ovunque; non è possibile, oggi, stabilire delle priorità, perchè entreremmo in particolari che si sottrarrebbero alla competenza logica del potere esecutivo.

Rinnovo l'invito ad una rapida approvazione del disegno di legge.

R E S T A G N O . Mi ero associato alla proposta fatta dai colleghi circa l'opportu-

nità di rinviare il seguito della discussione di questo disegno di legge di una settimana, per poter esaminare meglio il problema.

Ora, la relazione che ha fatto il Ministro mi sembra che sia stata di tale soddisfazione per tutti, che per conto mio ritengo di poter ritirare la riserva che avevo avanzato. Per guadagnare tempo si potrebbe quindi senz'altro passare all'esame degli articoli, stabilendo per mercoledì prossimo un'altra riunione per il seguito dell'esame del disegno di legge.

Ci tenevo ad esprimere questo mio pensiero, che deriva dal complesso delle dichiarazioni del Ministro, da tutti sottoscritte con soddisfazione.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Manterrò il programma che vi ho annunciato; vedrete che il lavoro che è stato preparato è di una tale importanza che dimostra come in realtà tutte le istanze siano state accolte. Non possiamo fare di più di quanto abbiamo fatto: mi dispiace, ma è impossibile sopportare ulteriori oneri.

Quando esaminerete il piano, con il quale mettiamo a punto la parte rotabile, la costruzione di carri, di motrici, eccetera, vi renderete conto che in questo tipo d'impianto rientrano anche i raddoppi delle linee a carattere secondario, perchè ritengo che il traffico aumenterà certamente se realizzeremo buone velocità.

Dobbiamo dunque preoccuparci di sviluppare questi impianti, i quali sono redditizi anche se non danno un reddito immediato.

Per quanto concerne gli impianti ferroviari, trattandosi d'impianti a carattere patrimoniale, bisogna che lo Stato intervenga per dare ciò che dà quando costruisce strade e ponti.

R E S T A G N O . Esprimo il mio pensiero, che credo sia quello di tutta la Commissione. Condivido in pieno l'indirizzo esposto dal Ministro dei trasporti, in quanto la Azienda delle ferrovie, che come importanza è una delle prime aziende autonome italiane, non può addossarsi ulteriori oneri.

Il piano riferitoci dal Ministro stesso è motivo per noi di grande soddisfazione, specialmente per quanto riguarda il secondo piano che dovrebbe risolvere radicalmente il problema in questione.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Sono state avanzate due proposte: una di rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana, e l'altra di passare all'esame degli articoli.

Bisognerà, pertanto, votare su queste due proposte.

I M P E R I A L E . Dal momento che il Ministro ci ha comunicato che per la prossima settimana potrebbe metterci al corrente del lavoro che si vuole eseguire in futuro, riterrei opportuno rinviare la nostra decisione alla prossima settimana. Infine si tratterebbe solo di un rinvio di pochi giorni!

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Anche al di fuori della discussione di questo disegno di legge, vorrei pregare il Presidente di indire prossimamente una riunione, cui interverrei io stesso, tra i componenti di questa Commissione interessati ai problemi ferroviari: in tale occasione ognuno potrebbe esprimere la propria opinione sui vari problemi.

G O M B I . Non voglio sminuire le buone intenzioni del Ministro, ma qui si tratta di stanziamenti limitati e insufficienti rispetto al programma prospettato.

S A C C H E T T I. Non dobbiamo solo pensare a soddisfare determinate esigenze, come, ad esempio, quella della velocità commerciale; vi sono anche altre necessità che da lungo tempo ci vengono segnalate; sono queste che dobbiamo tenere in considerazione.

Comunque noi siamo d'accordo per un rinvio alla prossima settimana, se questo potrà servire per trovare insieme la maniera di soddisfare le esigenze più impellenti.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Faccio presente che il rinvio di qualche settimana nell'approvazione di questo provvedimento porterebbe ad un ritardo nell'attuazione del programma esposto dall'onorevole Ministro.

Metto pertanto ai voti la proposta, presentata dal senatore Restagno, di passare subito all'esame dei singoli articoli del provvedimento.

(*È approvata*).

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.

Per completare l'esecuzione del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, previsto dall'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 289, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 150.000 milioni.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma indicata al comma precedente per l'esecuzione delle opere e delle forniture richieste dalla realizzazione del piano suddetto.

Con decreti del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato potrà essere autorizzata. per il raggiungimento delle finalità del piano previsto dal primo comma, a destinare parte della somma ivi indicata, e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9.000 milioni, alla costituzione o all'aumento del capitale o della partecipazione nel capitale di enti costituiti o da costituire per la produzione di energia elettrica o per lo sfruttamento di altre fonti di energia da utilizzare per la trazione dei treni.

A questo articolo, per i motivi già esposti, propongo un emendamento tendente a sostituire il primo comma col seguente:

« Per un ulteriore sviluppo del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, previsto dall'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, numero 289, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 175.000 milioni ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

A questo articolo propongo inoltre il seguente emendamento, tendente a sostituire l'ultimo comma col seguente:

« Per il raggiungimento delle finalità del piano previsto dal primo comma e particolarmente per la produzione di energia elettrica o per lo sfruttamento di altre fonti di energia, nonchè per ogni altra esigenza connessa con l'esercizio ferroviario, potrà essere autorizzata, con decreti del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, la destinazione di parte della somma ivi indicata e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9.000 milioni, per la costituzione o per l'aumento del capitale di enti già costituiti, o da costituire, rimanendo la titolarità e la gestione dei capitali medesimi di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria».

Ho ritenuto necessario proporre una più chiara formulazione del terzo comma dell'articolo per precisare in modo categorico le esigenze alle quali è condizionata la destinazione di capitali ivi prevista. Iniziative della specie sono state autorizzate dal legislatore nei confronti dell'Amministrazione ferroviaria in ogni tempo ed esse si sono sempre rilevate produttive di favorevoli risultati. È necessario, quindi, che anche in questa circostanza una modesta parte della somma destinata al piano di ammodernamento possa essere impiegata per la produzione di energia elettrica, per lo sfruttamento di altre fonti di energia o per altre esigenze nel comma indicate.

D'altra parte è noto ed incontestabile che le aziende autonome di Stato sono estranee alla disciplina instaurata con la legge 22 dicembre 1956, n. 1589: da questo pacifico criterio interpretativo deriva ovviamente la

conseguenza che dei capitali già conferiti o che saranno conferiti per le finalità sopra specificate, la titolarità e la gestione rimangono di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria medesima.

Nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le spese occorrenti per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, comprese nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 15.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, al capitolo: « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto »:

lire	1.000	milioni,	per	l'esercizio	1960-61
»	2.000	»	»	»	1961-62
»	5.000	»	»	»	1962-63
»	4.000	»	»	»	1963-64
»	3.000	»	»	»	1964-65

Le spese occorrenti per il rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, incluse nello stesso piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 10.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, al capitolo: « Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi »:

lire	1.000	milioni,	per	l'esercizio	1960-61
»	2.000	»	»	»	1961-62
»	3.000	»	»	»	1962-63
»	3.000	»	»	»	1963-64
»	1.000	»	»	»	1964-65

(*È approvato*).

Art. 3.

La somma di lire 125.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nel medesimo piano di cui all'articolo 1 sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in ragione di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1960-61; di lire 25.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63; di lire 35.000 milioni nell'esercizio 1963-64 e di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1964-65.

A questo articolo presento il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« La somma di lire 150.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nel medesimo piano di cui all'articolo 1 sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in ragione:

— di lire 25.000 milioni nell'esercizio 1960-1961;

— di lire 30.000 milioni nell'esercizio 1961-1962;

— di lire 30.000 milioni nell'esercizio 1962-1963;

— di lire 40.000 milioni nell'esercizio 1963-1964;

— di lire 25.000 milioni nell'esercizio 1964-1965.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

Art. 4.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 125.000 milioni, di cui al precedente articolo, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari e comunque di durata adeguata alla

natura degli investimenti autorizzati con l'articolo 1, sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 125.000 milioni.

In attesa di poter porre in essere le operazioni di mutuo di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 21 marzo 1958, n. 289, e quelle di cui al precedente capoverso del presente articolo, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere anche ad operazioni di credito a breve termine, a titolo di prefinanziamento e da estinguersi, in ogni caso, col netto ricavo dei mutui suddetti.

A questo articolo presento un emendamento, tendente a sostituire, nel primo e nel secondo comma, la cifra « 125.000 milioni » con la cifra « 150.000 milioni ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 4, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le operazioni di credito, di cui all'articolo precedente, saranno contratte nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Amministrazione ferroviaria e gli Enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreti del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui di cui al secondo comma dell'articolo 4 non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

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

(*È approvato*).

Art. 6.

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

(*È approvato*).

Art. 7.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni » (728)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni ».

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

Articolo unico.

Gli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 112. — « Le operazioni di versamento e di pagamento effettuate a mezzo del

servizio dei conti correnti sono soggette a tassa ad eccezione delle seguenti:

1) le operazioni di postagiro;

2) i versamenti rappresentanti la commutazione dei crediti dei correntisti verso le Amministrazioni statali e parastatali;

3) i versamenti fatti dai correntisti sul proprio conto corrente;

4) i prelevamenti disposti dai correntisti con assegni localizzati a proprio favore;

5) le operazioni di versamento e di pagamento disposte dall'Amministrazione postale.

L'Amministrazione ha facoltà di concedere agli enti pubblici, correntisti postali, di effettuare il pagamento delle tasse sui prelevamenti da essi disposti, in una o più soluzioni durante la gestione annuale del conto, con le modalità stabilite dal regolamento ».

Art. 122. — « I crediti di conti correnti, sui quali non siano state eseguite operazioni, o per i quali non siano avvenuti altri atti interruttivi, si prescrivono a favore dell'Amministrazione:

a) nel termine di cinque anni, a decorrere dal 1° gennaio successivo all'anno in cui è stata iscritta in conto corrente l'ultima operazione o annotato l'ultimo altro atto interruttivo, quando siano inferiori a lire 5.000;

b) nel termine di dieci anni, per qualsiasi altro importo.

La prescrizione non è interrotta dall'accreditamento degli interessi e dall'addebitamento del prezzo dell'elenco dei correntisti ».

Data la momentanea assenza del relatore, se non vi sono osservazioni, il Sottosegretario di Stato Romano potrà fornirci elementi di giudizio e chiarimenti sul provvedimento.

ROMANO ANTONIO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Con la legge 25 giugno 1956, numero 715, venne disposta l'esenzione da tassa per i versamenti effettuati dai correntisti postali sul proprio conto corrente. Tale operazione ha però come operazione reciproca quella del prelevamento che il correntista esegue con assegni localizzati a proprio favore per rientrare in possesso delle somme in deposito, esclusivamente per i propri bisogni. Si è riconosciuta l'opportunità di esentare da tassa anche detta specie di prelevamenti, modificando l'articolo 112 del Codice postale; in tal modo la suddetta operazione viene sottoposta al medesimo trattamento praticato per i prelevamenti del risparmio postale e per gli assegni bancari. Il provvedimento, si presume, avrà l'incidenza di soli 3 milioni annui circa, pari al 2,35 per cento dell'ammontare delle tasse sui prelevamenti.

La norma prevista dall'articolo 122 del Codice postale, nel testo modificato dall'articolo 4 della legge 22 luglio 1939, n. 1192, che stabilisce che i crediti di conto corrente postale si prescrivono a favore dell'Amministrazione postale quando nel conto non siano state eseguite operazioni o annotati altri atti interruttivi nel termine di cinque anni, si discosta eccessivamente dal regime vigente in materia per il servizio dei risparmi. Infatti, mentre per i risparmi postali la prescrizione è condizionata dall'esistenza di una pluralità di termini di tempo associata a limiti di somma molto bassi, per la prescrizione dei crediti di conto corrente postale non esiste alcun limite di somma. Tale disposizione, essendo eccessivamente rigida, arreca sensibile danno economico ai correntisti. Da ciò deriva la necessità di stabilire, anche per i crediti di conto corrente postale, un sistema di prescrizione in cui risultino combinati i due elementi di tempo e di valore in limiti adeguati alla caratteristica commerciale del servizio. A tale scopo, il nuovo articolo 122 dispone che i crediti inferiori a lire 5.000 si prescrivono con il decorso di cinque anni dal 1° gennaio successivo all'anno in cui è

stata iscritta in conto corrente l'ultima operazione o annotato l'ultimo altro atto interruttivo; per i crediti di altro importo si fissa il termine di dieci anni, ovvero il termine di prescrizione ordinaria previsto dal codice civile. Resta ferma, però, la disposizione per cui la prescrizione non subisce interruzione per effetto di accreditamento di interessi e di addebitamento del prezzo dell'elenco dei correntisti.

Data l'evidente opportunità del disegno di legge, chiedo alla Commissione di volerlo senz'altro approvare.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione.

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

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari