

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 11 DICEMBRE 1958

(4^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Trasferimento nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena-Buonconvento-Monteantico; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa » (229) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE Pag. 47
FLORENA, *relatore* 47

« Modificazioni alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario » (232) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 47, 50
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 49, 50
JERVOLINO, *relatore* 47
RESTAGNO 50

« Cancellazione della Fossa Polesella, in provincia di Rovigo e del Naviglio di Martesana dalle linee navigabili » (234) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE Pag. 52
DE UNTERRICHTER, *relatore* 52

« Modificazione dell'articolo 10 della legge 10 marzo 1952, n. 113, concernente l'edilizia economica e popolare » (249) (D'iniziativa del senatore Granzotto Basso) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 51, 52
AMIGONI 52
BUIZZA 52
ROMANO, *relatore* 51
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 51

« Modificazione allo statuto della società per azioni "Larderello" per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 feb-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

braio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739 » (294) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag 38, 47
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	41, 44, 45, 46
BARDELLINI	45
CROLLALANZA	43, 44, 45
DE UNTERRICHTER	46
FLORENA	46
GENCO	46
GOMBI	46
TARTUFOLE	40, 44, 45

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE	34, 37, 38
AMIGONI	38
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	34, 35, 36, 37, 38
DE UNTERRICHTER	37
GAIANI	35, 36, 38
GENCO	35
GOMBI	36, 37, 38
TARTUFOLE	38

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Jervolino, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Solari e Tartufole.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

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

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Prima di iniziare l'esame dei disegni di legge all'ordine del giorno, riferendomi alla discussione svolta nella precedente seduta, pregherei l'onorevole Ministro dei trasporti di voler fare alla Commissione alcune comunicazioni sulla questione del nuovo Codice della strada, su quanto il Governo ha potuto e voluto decidere in proposito e sulle proposte che, al riguardo, verranno portate domani al Consiglio dei ministri.

Inviterei pertanto l'onorevole Angelini a voler indicare, in linea di massima e non entrando nel merito, dovendo il Consiglio dei ministri domani deliberare in proposito, quali siano gli accordi raggiunti sull'argomento.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* In verità, non potrei anticipare in questa sede quelle che saranno le deliberazioni di domani, ma posso dire che, in una riunione che ho avuto con il collega dei Lavori pubblici, noi abbiamo esaminato e tenuto presenti le osservazioni sollevate in questa sede e le istanze che ci sono pervenute dalle varie categorie interessate.

Si sarebbe pertanto concordato di proporre domani, al Consiglio dei ministri, alcune modifiche, naturalmente limitate a quei punti che effettivamente presentano delle difficoltà di applicazione.

In due casi si tratta di errori di stampa puri e semplici; altre piccole modifiche, infine, dovrebbero acquietare certe preoccupazioni di alcuni settori.

Bisogna inoltre tener presente un fatto, e cioè che noi siamo di fronte ad una certa urgenza di dare applicazione a questo provvedimento perchè, purtroppo, la situazione attuale della circolazione e gli incidenti della strada sono tali da farci riflettere tutti sulla necessità di questa disciplina.

Proprio in questi giorni — sembra impossibile — gli incidenti stradali sono, purtroppo, aumentati in maniera preoccupante: si sono superati i 25 morti al giorno, siamo arrivati a 30 morti, oltre ai feriti.

Quindi, noi dobbiamo far sì che la situazione sia regolata nel miglior modo possibile.

Come è dinamica la vita, così le leggi sono dinamiche. È logico che ciascun settore trovi in queste norme delle limitazioni o un qualche cosa che possa urtare contro i suoi interessi, ma noi dobbiamo guardare al quadro generale, e in questo quadro generale dobbiamo vedere le proposte che saranno esaminate domani e che spero saranno approvate dal Consiglio dei ministri.

Saranno tenute presenti delle modifiche opportune nel campo dei trasporti di merci,

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

portando da 15 a 25 quintali il peso massimo complessivo dei motocarri, perchè effettivamente non si era considerato il peso del veicolo che, a vuoto, è di circa 7 quintali.

Si è abolita la famosa distanza dei 40 metri: è stata mia preoccupazione far rilevare che non era possibile attuare tale norma; basta pensare ai sorpassi. Sarà pertanto inserita una norma di comportamento la quale potrà, appunto, richiamare la necessità per il conducente dei veicoli, di comportarsi, di fronte al veicolo che lo precede, in modo da mantenere una distanza idonea ad impedire collisioni o altri incidenti.

Sono stati anche prorogati i termini transitori da sei mesi a quattro anni.

Si sono pertanto introdotte delle norme che credo rispondano a criteri di buon senso.

Anche per quanto riguarda la guida a destra, l'obbligo è stato limitato ai veicoli di peso complessivo superiore a 70 quintali.

Noi abbiamo quindi modificato oggi dei punti che, effettivamente, erano stati giustamente oggetto di critiche; e la critica costruttiva deve essere tenuta presente, se siamo in un Paese democratico.

Così, se domani il Consiglio dei ministri, come mi auguro, adotterà le modifiche concordate ieri sera insieme con il collega Togni, prima dell'entrata in vigore del Codice queste modifiche saranno certamente approvate da ambedue le Camere.

C'è poi il problema della revisione delle patenti, problema che è stato riesaminato, in quanto bisognava stabilire una certa gradualità nel tempo delle scadenze. Che la revisione si debba fare, non c'è alcun dubbio, e sarò io il primo a sottopormi a tale revisione; ma bisognerà controllare l'udito, la vista, eccetera.

GAIANI. Ma una revisione è stata fatta nel 1949!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Infatti ci siamo riferiti al 1949; però, dopo un certo periodo, è opportuno ripeterla.

Io mi sono trovato — è un episodio che terrorizza — mi sono trovato domenica scorsa a Forte dei Marmi. Ho visto passare un

operaio con due bambini in braccio mentre arrivava una macchina a una velocità tale, nell'abitato, che nel fare la curva li ha investiti, uccidendo all'istante la bambina di tre anni e l'uomo. Siamo andati vicino al conducente e questo signore ha avuto il coraggio di dire che era distratto perchè parlava con il suo vicino.

Non voglio dire che sia un caso addirittura da fucilazione, ma ciascuno di noi si trova nelle condizioni in cui, mandando fuori i figlioli o chiunque della propria famiglia, non sa se torneranno più a casa.

GENCO. Perchè non avete stabilito un limite di velocità? Non solo in città, ma dappertutto!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Desidero ringraziare la 7^a Commissione per il suo intervento in questa materia, che è stato equilibratissimo, e che ci ha dato la possibilità di poter più autorevolmente intervenire; assicuro, inoltre, che le osservazioni fatte sono state tenute presenti.

Penso pertanto che con queste modifiche noi si possa fare per lo meno un esperimento e cominciare così a mettere in moto il meccanismo della legge.

C'è poi anche un regolamento, che stabilisce le cose chiaramente per le diverse situazioni.

Quando avremo messo in moto questa macchina noi avremo la possibilità, con l'esperienza pratica e di applicazione, di potere esaminare se c'è ancora qualche cosa che debba essere modificata, migliorata o introdotta, per assicurare in tal modo al nostro Paese un codice della circolazione stradale tale da tranquillizzare le nostre coscienze di legislatori.

Ritengo che domani voi potrete avere tutte le notizie in proposito.

D'altra parte, il disegno di legge in questione sarà sottoposto all'esame del Parlamento il quale dirà la propria opinione ed esprimerà il proprio parere nei confronti dell'iniziativa del Governo e voi, in sede legislativa, potrete attentamente esaminarlo al momento opportuno.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

GAIANI. Desidererei chiedere all'onorevole Ministro se si è tenuta presente la necessità, che a mio modo di vedere esiste, di riesaminare la questione della sospensione e del ritiro delle patenti. Perchè, contravvenzioni, penalità, multe, eccetera, vanno bene; ma qui si va a finire in galera!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La questione riguardante le pene per il momento non abbiamo ritenuto doverla riesaminare.

Io non sono dell'opinione, come giurista e come avvocato, che l'alta pena reprima il reato; però ritengo sia necessario gravare un po' la mano a questo riguardo.

Infatti, quando la multa per infrazione al divieto di sosta era di lire 280, un autista troppo facilmente lasciava la macchina in mezzo alla strada.

Mi dicevano proprio pochi giorni fa le guardie metropolitane che gli automobilisti, da quando è stata elevata la multa, stanno molto più attenti a non contravvenire alla norma.

Quanto poi alla questione del ritiro della patente per chi ha compiuto dei reati bisogna stare molto attenti. Il magistrato è libero di agire in proposito; non bisogna però fare confusione tra prefetto e magistrato. Il Prefetto, in quei determinati casi, non è che un organo di esecuzione di quella che è stata la decisione deliberante dalla Magistratura.

GAIANI. Ma a condanna avvenuta!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La sospensione, comunque, esiste anche ora.

Il giorno in cui avviene un incidente, siccome non abbiamo subito la possibilità di stabilire se è avvenuto per colpa del conducente oppure no, si sospende questo dalla circolazione; ci si mette cioè in una condizione di sicurezza, se c'è una presunzione di pericolosità in chi ha creato un incidente, specie se grave o mortale.

Le leggi, cari colleghi, servono per la maggioranza dei cittadini, non per la minoranza!

GAIANI. Però il Prefetto può ritirare la patente in quanto si tratta di un incidente con ferite gravi; ora, finchè l'automobilista sono io, mi può ritirare la patente, e pazienza. Ma dobbiamo anche considerare il caso degli autisti di mestiere, che sono centinaia e migliaia; questi perdono il loro mestiere il giorno dopo!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma se uno di quegli autisti a cui lei si riferisce, senatore Gaiani, ha provocato un incidente con feriti gravi, è preferibile, per la presunzione di pericolosità, che lo si tolga dalla circolazione o che lo si lasci?

Comunque, le patenti, già attualmente, vengono ritirate in determinati casi.

GAIANI. Non sempre, c'è il Consiglio di disciplina che giudica.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Quando c'è sentenza di assoluzione per insufficienza di prove facciamo ripetere l'esame e poi ridiamo la patente; ma in tutta l'Italia, in un anno, i casi di ritiro della patente sono stati 2.340, di fronte ad oltre 2 milioni di patenti in circolazione; è, cioè, un provvedimento attuato solo nei casi più gravi.

GAIANI. Ma successivamente non sarà così!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Noi dobbiamo, comunque, fare questo esperimento.

Io mi sono preoccupato e mi preoccuperò di divulgare al massimo le nuove norme; abbiamo già speso notevoli somme, all'Ispettorato della motorizzazione, per la pubblicità di queste norme, in modo che tutti ne vengano a conoscenza.

Credete pure a me, noi dobbiamo cercare il modo di suscitare, in chi guida la macchina, la preoccupazione di poter essere tolto dalla circolazione. Perchè ci troviamo di fronte ad una situazione veramente grave.

GOMBI. Chiedo scusa ai colleghi, ma desidero fare una osservazione: nel pren-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

dere atto che il Governo si assume parte della responsabilità della formulazione di modifiche scaturite anche da critiche e da rilievi qui sollevati, ritengo opportuno chiedere a questa Commissione di mantenere i suoi propositi, espressi nelle due sedute precedenti, circa la nomina di una apposita Sottocommissione.

Se domani noi potremo conoscere le decisioni del Consiglio dei ministri, queste decisioni potranno essere vagliate da tale Commissione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma la Commissione deve decidere in sede legislativa!

GOMBI. Noi eravamo partiti dal presupposto che il Codice andava modificato in alcune parti, mantenendo una struttura che ritenevamo valida.

La formazione di una Sottocommissione incaricata dello studio del problema è stata già rimandata per le dichiarazioni governative che sono state fatte. Oggi la rimandiamo ancora; rimane però per noi, a mio parere, ancora da adempiere al compito che ci proponemmo quando chiedemmo una sospensiva per l'applicazione della legge e la formazione di una Commissione per deliberare in merito.

Tanto meglio se questi compiti saranno assolti dal Consiglio dei ministri e se la Commissione li riterrà combacianti con i suoi propositi di modifiche.

Chiedo pertanto che sia mantenuta all'ordine del giorno questa questione.

PRESIDENTE. Noi la manterremo all'ordine del giorno, in attesa anche di vedere le deliberazioni e le decisioni del Governo.

DE UNTERRICHTER. La Commissione mi consenta di esprimere una mia preoccupazione: quelle lacune e mende che abbiamo ravvisato nel primo decreto-legge e nella legge delega sono dovute, in parte, a una certa fretta. Io sono preoccupato che con la stessa fretta si corregga oggi quello

che forse non va corretto, oltre a non correggere tutto ciò che invece andrebbe corretto.

Ho sentito parlare della questione dei 40 metri di distanza. Si tratta di un provvedimento male espresso, ma che corrisponde ad una innovazione necessaria per sveltire la circolazione e per determinare la sicurezza del traffico.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Allora, permettete, a questo punto io dovrei ritirarmi, perchè qui si fa una discussione di un provvedimento che deve ancora essere proposto.

DE UNTERRICHTER. Un'altra mia preoccupazione riguarda la questione delle pene.

Io sono un tecnico, ma ritengo che sia anti-educativo far perdere alla prigione quel carattere infamante che essa deve avere per il cittadino bennato.

Quando si dice che il giudice deve dare arresto e ammenda per delle cose che possono capitare a qualsiasi galantuomo, io penso che noi metteremo quel galantuomo nella condizione di dire: domando che non mi si dia la condizionale e mi faccio quei determinati giorni di prigione.

Chiedo che non sia conservata, quanto meno, la questione dell'arresto e dell'ammenda.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma l'arresto, egregio collega, è previsto in determinati casi!

DE UNTERRICHTER. L'arresto si ha quando si superano i 50 chilometri l'ora!

PRESIDENTE. Su tutte queste cose, quando avremo il provvedimento con le modificazioni che il Governo ci farà pervenire, potremo discutere e fare proposte integrative o soppressive; ma innanzitutto dobbiamo esaminarlo, discuterlo. Prego la Commissione di prendere atto di questo, per-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

chè in sede legislativa noi potremo e dovremo esaminare il disegno di legge in questione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho fatto le mie comunicazioni per una sentita esigenza di doveroso riguardo alla 7^a Commissione, ma non vorrei che si iniziasse qui, ora, una discussione vera e propria.

PRESIDENTE. Prendendo atto delle dichiarazioni e delle osservazioni fatte, noi aspettiamo con interesse questo nuovo disegno di legge che dovrà esserci comunicato e di cui, ritengo, avremo notizie anche attraverso la stampa.

AMIGONI. Ritengo nostro dovere porgere un cordiale ringraziamento al Governo, per la prontezza dimostrata nell'accogliere le nostre richieste. Il provvedimento sul nuovo Codice della strada, già studiato a fondo, è ora all'esame del Consiglio dei ministri. Alla cortesia del ministro Angelini, chiedo un'ultima delucidazione: le dimensioni degli autocarri, saranno modificate?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già spiegato che non posso addentrarmi nei particolari di quelle che saranno le deliberazioni del Consiglio dei ministri; comunque, le dimensioni degli autocarri debbono essere adeguate alle norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra.

GOMBI. I tempi sono quelli che sono e se vogliamo parlare subito di quanto poi si discuterà in Consiglio dei ministri, possiamo farlo.

PRESIDENTE. Non è ancora a nostra conoscenza se il Governo presenterà il disegno di legge in questione alla Camera od al Senato: mi sembra, quindi, prematuro prendere una decisione.

GOMBI. La nostra Commissione non va ancora in vacanza, di conseguenza, non appena conosciute le deliberazioni del Consiglio dei ministri sul nuovo Codice della strada, potrà tornare a riunirsi.

GAIANI. Dato che ritengo sommatamente difficili eventuali modifiche al provvedimento, non appena il Consiglio dei ministri lo avrà approvato, non sarebbe opportuno chiedere una sospensiva?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo spererebbe che, prima delle vacanze natalizie, un ramo del Parlamento si potesse pronunciare. Comunque, la ripresa è fissata per il 16 gennaio, mentre il nuovo Codice della strada dovrebbe entrare in vigore dal 29 gennaio.

TARTUFOLI. Faccio presente all'onorevole Ministro dei trasporti che a metà di gennaio si svolgerà il congresso del partito socialista e quindi il Senato non potrà tornare a riunirsi che dopo tale assemblea.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Resta comunque stabilito che prima il Consiglio dei ministri delibererà e, poi, potremo discuterne.

TARTUFOLI. Non sono d'accordo con i colleghi sull'opportunità di parlare del problema solo dal giorno in cui ne saremo investiti.

Dovrebbe, anzi, essere nostro dovere, qualora del problema venga investito l'altro ramo del Parlamento, fare in modo che anche il Senato ne discuta.

PRESIDENTE. Per il momento rimaniamo in attesa delle deliberazioni del Consiglio dei ministri, poi potremo decidere. Auguriamoci che l'esito sia migliore di quanto è lecito oggi sperare.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazione allo statuto della società per azioni "Larderello" per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739 » (294)

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

legge: « Modificazione allo statuto della società per azioni "Larderello" per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739 ».

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

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, quale azionista di maggioranza della Società per azioni « Larderello », è autorizzata a promuovere la modificazione dello statuto della Società, allo scopo di consentire alla Società medesima di esercitare, oltre che l'attività di produzione di energia elettrica per l'esercizio ferroviario, anche l'industria chimica per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e, conseguentemente, l'estensione della sua attività con la creazione di uno stabilimento chimico da costruirsi in località Saline di Volterra.

Il Ministro dei trasporti, onorevole Angelini, mi ha pregato di fare una relazione di urgenza sul disegno di legge all'ordine del giorno.

Rendo noto alla Commissione che, dal punto di vista finanziario, la Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare.

Il provvedimento in questione riguarda un annoso problema.

Mi permetto di ricordare ai colleghi che esiste una ferrovia che va da Saline di Volterra a Volterra, e la stazione si chiama Saline di Volterra, il che dice proprio che ci troviamo in presenza di una zona mineraria di notevole importanza, che purtroppo è stata considerata, fino a qualche tempo fa, solo come una grande pianura incolta della Maremma.

Nella zona vi sono delle risorse, dei cloruri di sodio, di potassio, eccetera, che però non sono del tutto sfruttate.

D'altra parte da molto tempo esiste una società, la società « Larderello », che uti-

lizza invece i soffioni boraciferi — si chiamano così perchè ci sono dei borati — svolgendo a tale riguardo un'attività di carattere chimico, perchè quei soffioni vengono utilizzati non solo per la produzione della energia elettrica, attraverso il vapore acqueo, ma anche per l'utilizzazione di tutti i sottoprodotti dell'acido borico. C'è quindi una vera e caratteristica attività chimica, che è secondaria, se volete, ma che raggiunge un notevole valore patrimoniale nel bilancio della società « Larderello ».

Non ho qui dei dati precisi — forse il senatore Florena è più documentato di me — ma si tratta di un'attività di entità notevole.

Non sono io molto esperto in geologia, tuttavia pare accertato che — dal momento che in base a ricerche geofisiche sui soffioni non si prevede per ora un aumento notevole dell'attività dei soffioni stessi — non ci potrà essere un grande incremento della attività industriale relativa all'aumento della produzione dell'energia elettrica.

Rimane quindi, di fatto, la necessità che questa attività industriale continui a svolgersi nell'interesse della società, realizzando valorizzazioni positive, per quanto riguarda le ricchezze dei minerali di cloro.

La stessa cosa è capitata quando, nelle Ferrovie, pensavamo di utilizzare le miniere di Pietrafitta per ricavare energia elettrica; allora non sembrava economico, ma oggi lo è, soprattutto perchè abbiamo utilizzato delle ricchezze che erano sul posto.

La società « Larderello », di cui le Ferrovie dello Stato hanno un pacchetto azionario di maggioranza, nell'intento di rendere più efficiente industrialmente l'attività aziendale, vorrebbe realizzare lo sfruttamento dei minerali di cloro, giacenti *in situ*, anche in considerazione del fatto che la richiesta di detti minerali di cloro, soprattutto nella chimica industriale e di carattere agrario (concimi chimici, eccetera) è destinata ad avere uno sviluppo notevole.

Sarà certamente questa una produzione attiva, in cui i costi complessi — che io chiamo costi congiunti — che esistono in una

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

azienda nuova, sono quelli della parte chimica già in atto nella organizzazione industriale della « Larderello », società che, come ho detto, non esercita una attività industriale esclusivamente elettrica, ma anche chimica; e nel campo chimico si hanno diversi milioni di utile industriale.

Occorre peraltro rilevare che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, azionista di maggioranza della suddetta società, viene ad avere dalla « Larderello » energia elettrica a un costo di gran lunga inferiore a quello di mercato.

Il Ministro dei trasporti, che è il presentatore del disegno di legge, vorrebbe che, nello statuto di assunzione della partecipazione azionaria delle Ferrovie dello Stato alla società « Larderello » — il vecchio statuto risale al 1939, quando le Ferrovie rilevarono dai Ginori-Conti questo pacchetto azionario — potesse essere data la possibilità non solo di fare ricerche geofisiche per trovare soffioni, come quelli boraciferi e altri, ma anche di creare un'industria chimica nel vero senso della parola, sebbene, come dicevo prima, tale attività si sia già inserita nell'industria elettrica per i borati contenuti nei vapori dei soffioni.

Di fatto, si continuano a fare ricerche per il reperimento di vapore attraverso nuovi soffioni, ma in realtà senza grandi prospettive; si parla anzi di andare a perforare anche nel mare, perchè sembra che la falda dei soffioni prosegua anche sul fondo marino.

Se si creasse questa industria chimica vera e propria, oltre all'attività già esistente per la produzione di energia elettrica, il vantaggio per le Ferrovie sarebbe notevole.

Il disegno di legge è molto semplice. Con esso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato chiede l'autorizzazione a promuovere l'opportuna modificazione dello statuto della società « Larderello », al fine di consentire ad essa l'inizio della nuova attività.

Con il provvedimento in questione non si chiede alcun finanziamento particolare, perchè i finanziamenti del patrimonio necessario per questa nuova industria possono essere ricavati dall'attività industriale della

« Larderello », società che ha un'amministrazione autonoma.

Per esplicitare questa nuova attività chimica occorre impiantare un'officina apposita, un impianto chimico industriale, che dovrebbe sorgere in località Saline di Volterra, dove ci sono terreni utilizzabili, da sfruttare. Una zona particolarmente depressa, la Toscana, godrebbe, per l'instaurarsi di questa nuova attività, rilevanti benefici di ordine sociale.

Si darebbe in tal modo vita e sviluppo ad un'azienda che può essere attiva, e ben attiva, soltanto se la si inserisce nei costi congiunti dell'attività chimica di cui la « Larderello » è già esercente.

È quindi questa un'attività che, incerta se individuale e isolata, diviene sicuramente certa e vantaggiosa quando si inserisce in tutto un insieme, in tutto un complesso di attività notevoli, quali quelle esplicitate dalla « Larderello ».

A Larderello vi sono centri di studio interessantissimi, e attrezzature di primissimo ordine; sarebbe quindi già esistente tutta l'organizzazione in cui si dovrebbe inserire il nuovo impianto.

Dal punto di vista finanziario non c'è alcun impedimento per questa nuova attività di sfruttamento delle ricchezze naturali nella zona suaccennata; infatti la società « Larderello » e le Ferrovie dello Stato provvederebbero esse stesse, con gli utili che hanno disponibili, ad aumentare il patrimonio nella misura necessaria.

Desidero infine esprimere il mio compiacimento al ministro Angelini per la presentazione di questo provvedimento; a Larderello infatti, da anni, si ritiene che certamente l'attività chimica potrebbe vantaggiosamente integrare l'utile industriale dell'attuale attività termoelettrica.

Non mi resta pertanto che invitare la Commissione ad approvare il disegno di legge composto dell'articolo unico di cui ho precedentemente dato lettura.

T A R T U F O L I. Desidererei avere un chiarimento, perchè non ho ben compreso, dall'esposizione del Presidente, se si tratta

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

di modificare lo statuto dell'attuale società « Larderello » per consentire questa nuova attività o se si tratta invece di costituire una nuova società.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Dopo l'esauriente relazione del nostro Presidente, potrei forse io stesso aggiungere ulteriori chiarimenti.

Con decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, lo Stato conferì all'Amministrazione ferroviaria l'esclusiva nella ricerca e nella coltivazione di giacimenti minerari comunque suscettibili di produzione di energia elettrica nelle quattro province toscane di Livorno, Pisa, Grosseto e Siena, cioè l'attività concernente i soffioni boraciferi.

Precedentemente tale attività era esercitata da un'azienda privata, la « Ginori-Conti », e divenne parastatale nel senso che le Ferrovie dello Stato parteciparono all'amministrazione della società « Larderello » con il 70 per cento del capitale azionario, 70 per cento che è rimasto fino a oggi nelle mani dell'Amministrazione ferroviaria.

Si costituì allora la società « Larderello », e si costituì proprio in base all'articolo 3 della legge suddetta, in cui, tra l'altro, si dice: « L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a promuovere la costituzione di un Ente, anche nella forma di società anonima, per l'esercizio delle ricerche e della coltivazione dei giacimenti minerari di cui al presente decreto, e ad assumere partecipazione nell'ente medesimo ».

Detta legge autorizzava quindi le Ferrovie dello Stato a partecipare ad una società avente per oggetto lo sfruttamento dei soffioni boraciferi; questa autorizzazione fu tradotta nello statuto della società, in cui si dice che essa ha per oggetto la ricerca e la coltivazione di giacimenti minerari, di vapori e di gas comunque suscettibili di essere utilizzati per la produzione dell'energia elettrica, nonché ogni industria connessa, mineraria, elettrica, termica, chimica e il commercio dell'energia elettrica e prodotti e sottoprodotti, vapori e gas, eccetera.

In base a questa autorizzazione la « Larderello » poteva sviluppare un'attività per

la produzione dell'energia elettrica ed anche una connessa attività chimica, per i prodotti chimici derivanti dai soffioni boraciferi.

Pertanto, a lato dell'attività della produzione dell'energia elettrica, si è sviluppata una attività chimica che ha portato, nell'anno 1957, ad una fatturazione di 1.700 milioni di prodotti chimici, attività che assorbe, inoltre, il 15 per cento del personale attualmente alle dipendenze della « Larderello ».

Dirò anche che, attraverso un'attività intensa, la Larderello è riuscita a superare un periodo di crisi che risale a due anni fa, dovuto al decremento del 18 per cento nel reperimento del vapore, per una minore potenza dei soffioni.

Siamo riusciti, attraverso nuove perforazioni, a raggiungere non solo il livello della produzione precedente, ma quest'anno 3'è stata una produzione di energia elettrica superiore di 150 milioni di Kwh a quella dell'anno precedente.

Le Ferrovie dello Stato da questa attività traggono la maggior parte della energia elettrica e la traggono, fortunatamente, a condizioni favorevoli; infatti noi paghiamo attualmente l'energia alla « Larderello » al prezzo di lire 2,50 a Kwh, in confronto alle 8, 9 o 10 lire che è il prezzo normale del mercato.

Non si è potuta mai sviluppare l'attività di ricerca al di là dei confini della zona di Larderello per un motivo di ordine tecnico; infatti il soffione, una volta fatta la perforazione e venuto fuori il gas, doveva essere utilizzato, e lo si poteva utilizzare là dove c'era la possibilità di collegamento con le centrali esistenti; ma oltre un certo chilometraggio, evidentemente, non si poteva andare, perchè si sarebbe dispersa, durante un viaggio di chilometri, quella forza dei soffioni che è necessaria per la produzione dell'energia.

Non si era mai riusciti, prima d'ora, ad ottenere un fatto auspicato da tutti e cioè, una volta identificato e avuto il soffione, a chiudere la sonda e tenerla come riserva. Ora siamo arrivati a chiuderla: fatta la

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

perforazione e trovato il gas il pozzo viene chiuso. Si crea in tal modo una riserva che eventualmente si utilizzerà il giorno in cui si verificherà la necessità di non avere decremento.

Quando, quest'anno, si è dovuta rinnovare la concessione alle Ferrovie dello Stato per queste ricerche — perchè quella esistente era ventennale — ci siamo trovati di fronte a diverse eccezioni e a questo proposito ho dovuto discutere a lungo la questione.

Alcune aziende avevano osservato che la « Larderello » lavorava solo nella provincia di Pisa, mentre anche nella zona di Grosseto e Livorno c'erano buone possibilità e ci si obiettava che lo Stato dà queste concessioni perchè vengano sfruttate.

Ma noi abbiamo assicurato che, trovandoci oggi nella possibilità di fare ricerche e chiudere i soffioni o eventualmente preparare nelle singole zone delle piccole centrali o attrezzature analoghe, faremo queste ricerche. Tali ricerche, peraltro, sono di carattere aleatorio e non è detto che, dove si va a perforare, là si trovi il soffione; in certe zone, anzi, questo è molto problematico.

La geologia ci dà determinate indicazioni, ma non sempre queste sono tali da rispondere alla realtà.

La « Larderello » si troverebbe quindi in condizione di dover affrontare notevoli spese — qualche centinaio di milioni all'anno — per queste ricerche.

Allora l'Amministrazione e il Consigliere delegato della Società, ingegner Chierici, hanno studiato e ripreso un'idea che esisteva da tempo, quella cioè di estendere la attività chimica della Società anche all'attività per la produzione di cloro e di soda caustica, servendosi dei grandi banchi di sale che esistono a Lago, a pochi chilometri da Larderello, usufruendo eventualmente, per l'elettrolisi, della energia di produzione della Larderello.

È stato fatto uno studio accurato che ha portato a queste conclusioni, conclusioni, del resto, non prese alla leggera, ma attentamente considerate ed esaminate da parte

dei chimici e degli amministratori della Società. Esse sono:

a) proseguire nello sfruttamento delle ricchezze naturali della zona, e quindi non solo del borace ma anche del sale;

b) fare partecipare le popolazioni povere alla creazione di un nuovo reddito, creando lavoro sul posto. Lo stabilimento darà lavoro a circa 200 operai della zona, che è una zona purtroppo gravemente depressa;

c) fabbricare prodotti il cui consumo è in espansione in tutto il mondo, di facile vendita e di buon reddito. Oggi le statistiche denunciano che la produzione del cloro in Europa, in Italia soprattutto, è tale che la produzione non è sufficiente a rispondere alle necessità. La richiesta nazionale di prodotti di cloro, soda caustica, eccetera, aumenta del 10 per cento all'anno. La Edison infatti, in questi giorni, sta per mettere in costruzione uno stabilimento analogo a quello in questione, che permette di sfruttare il sale per la produzione del cloro. Noi ci troviamo poi in una situazione particolare perchè i coefficienti di costo della « Larderello » sarebbero talmente bassi, in confronto a quelli degli altri produttori, da permetterci di poter arrivare sul mercato con un costo molto basso.

Basta pensare che il costo del sale — prezzo medio — è di circa lire 5 al chilo in Norvegia, lire 5 in Germania, lire 6,50 in Svizzera, lire 4,50 in Inghilterra, lire 4,50 in Belgio; per la « Larderello » è di lire 1 al chilo. Si sfrutta infatti una ricchezza naturale della zona e non ci sono spese di trasporto.

Noi ci troviamo nelle condizioni di realizzare una produzione che ci permette con tutta tranquillità e con serenità di affrontare non solo il mercato italiano, ma anche il Mercato Comune.

Il piano finanziario comporta un utile annuo, previsto, di 680 milioni, ridotto, con gli ammortamenti, a lire 626 milioni; volendo metterci in condizione di fare una previsione ancora più modesta, scendiamo ad un utile di 400-500 milioni l'anno.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

La maggior parte di questa cifra sarebbe destinata alle operazioni di ricerca dei gas nelle altre provincie dove noi, per concessione, siamo obbligati a fare queste operazioni e quindi servirebbe per l'adempimento degli obblighi che dalla esclusività della concessione derivano alla « Larderello ».

Però ci siamo trovati di fronte ad un quesito: nelle condizioni attuali, può la Assemblea della « Larderello », Società anonima, assumere, come qualunque altra società anonima, una iniziativa di modifica dello statuto sociale, nel senso di modificare l'oggetto, ora solo limitato ai prodotti chimici provenienti dai soffioni? Può cioè l'Assemblea dire che diviene oggetto dell'attività della « Larderello » anche l'attività chimica relativa allo sfruttamento dei sali nella zona di Saline di Volterra?

Qualunque società anonima, per volontà espressa dalla maggioranza degli azionisti in Assemblea, può modificare senz'altro lo statuto sociale; ma noi non dobbiamo dimenticare che le Ferrovie dello Stato sono un'azienda di Stato, il che implica, per il fine sopra esposto, un'autorizzazione legislativa. Come è stato necessario un provvedimento legislativo che ci ha autorizzato a costituire la « Larderello », così noi ora abbiamo bisogno dell'autorizzazione legislativa che ci consenta, partecipando all'Assemblea straordinaria come azionisti di maggioranza, di modificare opportunamente lo statuto della Società.

Dirò inoltre che il capitale sociale verrà portato da 7 ad 8 miliardi. Le Ferrovie dello Stato non hanno bisogno di chiedere finanziamenti al Tesoro perchè sono già accantonati nelle nostre casse, accantonati in base alla legge precedente, 700 milioni, quelli cioè necessari a coprire il 70 per cento dell'aumento del capitale.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria della « Larderello », credo sia sufficiente dire che la Società ha un patrimonio di 25 miliardi ed ha accantonato 18 miliardi e mezzo di ammortamenti; questo vendendo l'energia a lire 2,50.

Il provvedimento in esame rappresenta l'estensione di una attività chimica già in

atto presso la « Larderello », anzi un complemento necessario, l'inserimento in un mercato in continuo sviluppo, con dei prezzi ottimi sotto tutti i riflessi, e permette di poter avere a disposizione delle somme per le ricerche di vapore, senza investire i redditi normali della « Larderello » in un'operazione che è sempre un'operazione aleatoria e rischiosa, quale quella di andare a fare ricerche nelle altre provincie.

Inoltre il provvedimento, come tutti voi — che avete una particolare sensibilità per certi problemi — avrete già rilevato, permette di assicurare lavoro a circa 200 unità lavorative nella zona in cui dovrebbe sorgere questa nuova industria, il che significa anche assolvere a degli obblighi sociali che noi dobbiamo sempre tenere presenti.

CROLLALANZA. Le dichiarazioni del Ministro dei trasporti, Angelini, e del Presidente, dimostrano che dal punto di vista dell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'autorizzazione richiesta nel provvedimento in esame rappresenta un affare per la Larderello, per una azienda, cioè, praticamente in mano, per il 70 per cento, dello Stato.

Secondo il mio punto di vista, il problema è un altro: quando nel 1939 furono autorizzate le Ferrovie dello Stato a correre al salvataggio della situazione nella quale si trovava la Ginori-Conti ed allo stesso tempo si prospettò il vasto piano di elettrificazione delle Ferrovie dello Stato, ravvisandosi la necessità di rendere queste autonome, cioè di non dover sottostare ai prezzi delle società fornitrici di energia elettrica, apparve logico e naturale autorizzare le Ferrovie dello Stato a prendere il 70 per cento delle azioni della Larderello.

Dato che la Larderello non produce soltanto energia elettrica, ma anche tutto ciò che deriva dalla produzione dei soffioni — e sarebbe un danno non sfruttarli — era logico che il disegno di legge prevedesse anche l'utilizzazione dei sottoprodotti, così come la Ginori-Conti produceva il borotalco ed altri prodotti derivati.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

Quindi perfettamente logico, perfettamente opportuno concedere alle Ferrovie dello Stato la possibilità di sfruttamento della Larderello in tutte le sue attività. E che lo originario provvedimento sia stato giusto ed opportuno è dimostrato dal fatto che lo stesso Ministro dei trasporti ci viene a dichiarare che le Ferrovie dello Stato, in relazione a quel provvedimento, hanno potuto ottenere energia elettrica a lire 2,50 il chilowatt e quindi in misura ben diversa da quella contemplata nelle tariffe delle altre aziende private. E dopo una tale constatazione non posso altro che affermare: « magari ne avessimo anche noi in Puglia, di energia elettrica, a quel prezzo ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le Ferrovie dello Stato pagano l'energia elettrica a quel prezzo perchè la prendono, come si usa dire in gergo, « a tavoletta » in quanto tutti i centri di produzione sono propri.

CROLLALANZA. Ripeto, è auspicabile che questa possibilità che hanno avuto le Ferrovie dello Stato, entrando in possesso del 70 per cento delle azioni della Larderello, sia mantenuta e che l'energia prodotta arrivi anche in Puglia: le Ferrovie ci renderebbero un tale servizio! Il problema è un altro, però. Con il disegno di legge in discussione si chiede che le Ferrovie dello Stato (non diciamo la Larderello) esercitino attività industriali che con i soffioni boraciferi nulla hanno a che vedere. Si chiede, praticamente, che le Ferrovie dello Stato sviluppino sempre più, attraverso quello che potrebbe essere per loro anche un vantaggio, quella politica statalista nel campo dell'economia del Paese, che può trovare d'accordo molti settori, ma, personalmente, trova in disaccordo me.

È vero che una modifica allo statuto della società per azioni « Larderello » consentirebbe di creare, oltre a nuove possibilità per la Società stessa, la possibilità di sviluppare la propria organizzazione entrando in quel campo dei cloruri che offre larghi vantaggi, particolarmente per una società *ad hoc*, solidamente piantata.

È evidente che in caso diverso la società Larderello non potrebbe fornire l'energia elettrica alle Ferrovie dello Stato a lire 2,50 il chilowatt. La mia preoccupazione, invece, è ben altra: non sembra alla Commissione che concedendo l'autorizzazione alla Larderello per la modifica del suo statuto, si venga ancor più ad allargare quel fenomeno di inflazione che già comprende le industrie dell'I.R.I., dell'E.N.I., eccetera?

È un semplice quesito quello che io formulo, per arrivare ad una conclusione che logicamente non può essere altro che questa: indiscutibilmente, forse, attraverso tale iniziativa si realizza subito lo sfruttamento industriale di quella zona che, probabilmente, l'iniziativa privata non riuscirebbe a realizzare e su questo si può anche essere d'accordo, particolarmente tenendo presente che nel nuovo futuro assestamento della Larderello troveranno impiego ben 200 operai della zona. Ma, a questo modo, se dovessimo realizzare attraverso attività statali tutte le possibilità che nel mondo economico si incontrano, ci porremmo su di un piano inclinato certo preoccupante per l'economia del Paese. Per tali ragioni mi asterrò dalla votazione.

TARTUFOLI. Dirò subito che sono favorevole. Mi renderei conto esattamente delle preoccupazioni espresse dall'onorevole collega se per la Larderello non esistesse già in precedenza il diritto di operare. Però qui si tratta di estendere — come risulta dall'articolo di modifica — un'utilizzazione già in atto.

Va inoltre tenuto presente che un'attività collaterale di carattere privato, indipendente dal complesso aziendale della Larderello, non avrebbe la possibilità di impostare con la necessaria oculatezza economica il problema e sarebbe destinata a fallire.

Concludo ripetendo che, a mio avviso, il provvedimento viene ad integrare la legge vigente, consentendo altresì un aumento del capitale sociale: reale esigenza, questa, che sarebbe bene non trascurare.

Tengo a far rilevare come, d'altra parte, il senatore Crollanza abbia avuto la sensi-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

bilità di dichiarare non il proprio voto contrario, ma la propria astensione.

CROLLALANZA. Per una questione di principio.

TARTUFOLI. Perchè lei stesso ritiene provvida e salutare un'iniziativa di questo genere.

BARDELLINI. Noi siamo favorevoli al progetto in esame. Desidero però prospettare all'onorevole Ministro un'esigenza che sorge con l'ampliamento di attività della Larderello, e che riguarda gli enti locali. I Comuni, evidentemente, si troverebbero a sostenere dei maggiori oneri economici: esigenze igieniche, fognature, logorio più intenso della viabilità.

Sarebbe possibile, quindi, provvedere con la legge stessa a una salvaguardia delle loro esigenze?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In realtà sono proprio i Comuni a sollecitare l'approvazione del disegno di legge in discussione. Comunque lo stabilimento verrà costruito senza che essi abbiano a sostenere spese di sorta, e collegato alla stazione di Saline — oggi Volterra — con un chilometro di ferrovia. I Comuni godranno dei benefici, indipendentemente dalle leggi fiscali.

Ma gli enti locali attendono soprattutto — tengo a dichiararlo perchè rappresenta un elemento di notevolissima importanza, ed è una delle ragioni per cui mi sono battuto — l'incremento dell'occupazione di mano d'opera. E chi ha bisogno di lavorare non può attendere molto: è necessario tenerlo presente.

Una cosa ci preoccupava: il problema dell'inserimento sul mercato di questa attività. Era indispensabile, cioè, non intervenire in un mercato fermo o in decrescenza. E, a questo proposito, desidero leggervi la relazione del Consiglio direttivo dell'Associazione chimici: « Si accentuano i progressi nella produzione del cloro, che continua a trovare largo impiego nella fabbricazione delle resine sintetiche e dei derivati clorurati.

Mentre si vanno consolidando i consumi dell'industria cartaria, si nota il leggero, ma costante incremento dell'applicazione del cloro liquido nella depurazione delle acque. Per il cloro liquido l'indice della produzione per il 1957 registra, rispetto all'annata precedente, un aumento del 35 per cento.

La produzione di ipoclorito risulta in aumento nella misura di un 10 per cento in più della precedente annata ».

Questo in rapporto alla nostra posizione interna di mercato. Ma, ripeto, potrebbero esservi delle preoccupazioni per ciò che riguarda l'esportazione. E allora posso dirvi che i costi della Larderello, in confronto ai costi internazionali, sono i seguenti:

	cloro liquido	soda caustic	acido cloridrico
Larderello	17,4	13,7	6,7
Belgio-Lussemburgo	35-55	50	17,20
Olanda	33	43	27
Svizzera	38-39	—	19-20
Germania	32-38	40	19-20
Francia	31-48	41-42	15-16
Inghilterra	60	43-56	—
Italia	42-45	35-47	12-18

Siamo di fronte a una tale rivoluzione di prezzi per cui possiamo veramente affrontare il mercato, interno e internazionale, con un prodotto che indubbiamente potrà consentire non solo un margine, ma anche quella determinata penetrazione di cui avevamo bisogno.

La previsione di produzione per il primo anno è di 17 mila tonnellate, di cui la maggior parte andrà all'esportazione.

Noi siamo intervenuti con uno studio che, desidero si sappia, è stato portato a termine con il più ampio senso di responsabilità, trattandosi di una questione di importanza nazionale. È facile, in genere, criticare le azioni dello Stato, come se questo fosse sempre un cattivo amministratore. Ma la Larderello ha potuto dare lavoro a una grande quantità di operai; ha sviluppato un'attività industriale che suscita ammirazione anche all'estero; è, infine, am-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

ministrata con una oculatezza e una disciplina che difficilmente sarebbe possibile raggiungere in un'industria privata.

G O M B I. La nostra parte è soprattutto sensibile alla possibilità, offerta da questa nuova attività, di impiegare operai; il che significa, in una zona depressa, un contributo notevole alla lotta contro la disoccupazione. Siamo quindi favorevoli al disegno di legge.

F L O R E N A. Uno dei lati positivi del provvedimento in discussione, a parte i criteri personali sull'opportunità di indirizzarci verso la statizzazione o verso l'industria privata, mi sembra sia rappresentato dalla sua ripercussione diretta sulla produzione di energia elettrica. Le maggiori possibilità finanziarie, derivanti dalla produttività di questa iniziativa, ci permetteranno di aumentare i nostri investimenti, alla ricerca di una sempre crescente produzione di tale energia.

Mi dichiaro quindi favorevole.

G E N C O. Io sono favorevole al provvedimento, e ritengo che siano proprio i Comuni gli organi maggiormente interessati a questa iniziativa.

Sono d'accordo anche su quanto ha dichiarato il Ministro circa la produzione mondiale di soda caustica: in questi giorni è stata aggiudicata a una ditta di Milano l'asta per un impianto di produzione di soda caustica, per circa due miliardi e mezzo di lire. Sarebbe quindi addirittura delittuoso non utilizzare a fondo una buona possibilità di produzione in questo settore.

Vorrei però pregare il Ministro di illuminare la Commissione circa la quantità di energia prodotta dalla Larderello; circa la parte utilizzata dalle ferrovie dello Stato e circa quella venduta al pubblico. Certamente la Larderello pubblicherà degli annuari.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. La centrale assorbe buona parte dell'energia prodotta, vendendo la rimanenza a terzi. Una parte viene, ad esempio, assorbita dalla zona industriale di Apuania: 36.000

Kwh. Però ben presto le cose cambieranno, dato che le Ferrovie dello Stato — a partire dal primo gennaio — avranno bisogno di un miliardo di Kwh.

G E N C O. Desidero inoltre far notare, onorevole Ministro, che una parte di questa energia viene utilizzata anche dall'industria marmifera. Come si può controllare dove va a finire l'energia elettrica?

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. L'industria marmifera è esclusa dai benefici previsti per la zona apuana.

D'altra parte posso senz'altro dirvi che dei 36 mila Kwh assorbiti dalla zona industriale, 26 mila Kwh vanno agli impianti della Montecatini, 4.000 Kwh agli impianti della Rumianca e la differenza a quelli della Dalmine.

G E N C O. Dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in discussione.

D E U N T E R R I C H T E R. Le preoccupazioni del senatore Crollanza non hanno ragione di essere.

Secondo il vecchio statuto la Società Larderello può solo produrre energia elettrica e sfruttare i giacimenti boraciferi. D'altra parte, in particolare, si prospetta la possibilità di sfruttare chimicamente le notevoli riserve di sale esistenti nella zona indicata nel citato decreto-legge, per la produzione di cloro attraverso procedimento elettrolitico, utilizzando energia elettrica già prodotta dalla Società.

Nella zona del Larderello quindi ci sono giacimenti boraciferi, giacimenti di cloruro di sodio e produzione di energia elettrica. Questa produzione, che serve per le Ferrovie dello Stato, non viene però sfruttata integralmente. Vi sono infatti dei periodi in cui la disponibilità di energia elettrica è superiore alle esigenze delle Ferrovie dello Stato.

L'impianto elettrolitico per ricavare cloro e soda caustica dal cloruro di sodio può sopportare interruzioni di sfruttamento.

Ora non si tratta tanto di estendere l'attività ad un settore nuovo, quanto di scru-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

tare la possibilità di elevare la produzione di energia elettrica e la possibilità di sfruttare chimicamente le risorse di cloruro di sodio esistenti in quella zona.

Si tratta quindi di integrazione dell'attività di un'azienda; integrazione che non può essere fatta da un altro ente nè da un privato.

Nessun industriale infatti, che impianta uno stabilimento elettrolitico, si assoggetta a subire le oscillazioni di energia.

PRESIDENTE. 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).

Rinvio della discussione del disegno di legge:

« Trasferimento nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena-Buonconvento-Montecatino; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa » (229)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge. « Trasferimento nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena - Buonconvento - Montecatino; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa ».

FLORENA, *relatore*. Prego la Commissione di voler rinviare la discussione del presente disegno di legge, perchè si è rilevata l'opportunità di apportare delle modificazioni al progetto stesso.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, la discussione del disegno di legge in oggetto viene rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario » (232)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

JERVOLINO, *relatore*. Onorevoli senatori, questa Commissione — nella seduta di mercoledì 9 ottobre 1957, in sede deliberante — approvava il disegno di legge numero 2137, presentato dal Ministro dei trasporti ed avente per oggetto il « rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario ».

Sul disegno di legge in parola la Commissione finanze e tesoro emetteva nella passata legislatura il parere seguente:

« Non vi sono obiezioni al disegno di legge in linea di massima. Soltanto non sembra giusto l'articolo 3. Quali siano le linee a scarso traffico che debbono essere mantenute in servizio per riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale o perchè riguardanti la difesa dello Stato *deve essere stabilito dal potere legislativo* specie se il relativo disavanzo è a carico del bilancio del Tesoro. Inoltre è necessario che per queste linee sia instaurata una amministrazione autonoma con attribuzione di un coefficiente per le spese generali.

« Sembrerebbe, perciò, opportuno che si stralciasse l'articolo 3 concernente esso un problema che va visto in sede del tutto separata ed anche perchè il *deficit*, coperto dal Tesoro, *potrebbe voler dire cessazione*

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

di ogni impulso a ridurre le spese o a migliorare il servizio in modo che il deficit venisse meno ».

Il parere della Commissione finanze e tesoro dette luogo ad una vivace e non breve discussione sulla formulazione dell'articolo 3 del disegno di legge che fu — di accordo con il Ministro dei trasporti — così formulato:

« In relazione ai disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico per le quali il rapporto fra le spese e le entrate di gestione è superiore a tre e che debbano essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici o sociali di interesse generale, o perchè riguardanti la difesa dello Stato, sono assegnate specifiche sovvenzioni all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a carico del bilancio statale, di ammontare pari al disavanzo di gestione delle linee stesse risultante, per ciascuna linea, da apposito allegato agli stati di previsione della spesa e dell'entrata delle Ferrovie dello Stato ».

Il disegno di legge in parola fu sottoposto poi alla Commissione permanente dei trasporti della Camera dei deputati ed io stesso ne feci la relazione nella seduta di venerdì 22 novembre 1957, tenuta in sede legislativa.

Nell'altro ramo del Parlamento la Commissione finanze e tesoro esprimeva parere favorevole, mentre la Commissione di giustizia manifestava alcune perplessità sulle disposizioni inserite nel disegno di legge n. 3217. Esse possono così riassumersi:

a) non potersi qualificare principio direttivo quello stabilito nell'articolo 1, che fa riferimento generico a motivi di interesse generale;

b) non essere opportuna la norma contenuta nell'articolo 4 se si intende con essa fare riferimento a poteri giuridici, che spettano all'esecutivo;

c) non essere necessario il provvedimento del Capo dello Stato per atto di mera amministrazione, quale è quello indicato dall'articolo 6: esso appare una reminiscenza

della legislazione dell'ordinamento costituzionale abrogato.

Le osservazioni anzidette furono superate dopo un lungo colloquio intercorso fra il relatore alla Commissione trasporti, onorevole Jervolino, e l'onorevole Tesoro relatore alla Commissione di giustizia.

Così il disegno di legge fu approvato nel testo che risulta dalla legge 29 novembre 1957, n. 1155, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* di giovedì 12 dicembre 1957, n. 307.

Onorevoli senatori, ho voluto richiamare i precedenti parlamentari non per « pedanteria » di storico (per quanto è sempre necessario conoscere l'iter di un disegno di legge) ma per rilevare che quel provvedimento — al quale fa riferimento il disegno di legge n. 232, sul quale ho l'onore di riferire — fu attentamente esaminato dalla nostra Commissione legislativa e da quella della Camera dei deputati e per evitare, di conseguenza, discussioni sulla legge istituzionale; la quale fu da tutti salutata come una provvidenza lungamente attesa e risolvente un annoso problema del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Non è inutile ricordare che autorevoli organismi internazionali (e cioè la « Commissione economica per l'Europa » (C.E.E.), organo dell'O.N.U. per lo studio dei problemi economici europei, e la « Conferenza europea dei Ministri dei trasporti » (C.E.M.T.), creata per lo studio particolare, sul piano intergovernativo, dei più rilevanti problemi di politica dei trasporti, comune ai vari Paesi aderenti) hanno sentito il bisogno di affrontare lo studio della critica situazione finanziaria delle aziende ferroviarie d'Europa e dei complessi problemi connessi con la particolare situazione generale del mercato e dell'industria dei trasporti.

Gli organismi anzidetti hanno avvertito la necessità di una *chiarificazione* delle risultanze finanziarie della gestione delle suddette aziende che, per il loro carattere pubblico, subiscono la incidenza di fattori estranei al regime, nel quale operano le aziende private.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

Tali fattori — conosciuti oramai colla denominazione di *oneri anormali dovuti a causa extra aziendali* — sono noti a tutti gli onorevoli componenti la nostra Commissione. Di essi si occupò recentemente (settembre-ottobre 1958) il XVII Convegno dell'Associazione internazionale dei Congressi delle ferrovie tenuto a Madrid. Nella detta assemblea furono formulate precise conclusioni e nella quinta di esse si stabilì che — per ottenere un migliore equilibrio finanziario delle ferrovie statali è necessario, fra l'altro, che *le ferrovie siano liberate totalmente o rimborsate degli oneri derivanti dalle prestazioni richieste dallo Stato a favore dell'economia generale e degli oneri estranei all'esercizio.*

Premesso quanto innanzi, il Ministro dei trasporti chiede l'approvazione del disegno di legge n. 232 con il quale si dovrà stabilire che la somma (da rimborsare dal Ministero del tesoro a quello dei trasporti per l'esercizio finanziario 1958-59) è di *cinquantadue miliardi.*

Tale somma — compensativa degli oneri previsti dagli articoli 1, 2 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155 — è iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il predetto esercizio finanziario e corrispondentemente nello stato di previsione della *entrata* dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (Capitolo 11, stato di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959).

Con lo stesso provvedimento — oltre ad autorizzare il Ministro del tesoro a provvedere, con proprio decreto, alle necessarie variazioni di bilancio — si proroga al 27 giugno 1959 il termine indicato nell'articolo 4 della legge 29 novembre 1957, n. 1155.

In virtù della richiamata norma il Presidente della Repubblica — su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e del tesoro — dovrà emettere decreto con il quale:

a) verranno specificati gli oneri indicati negli articoli 1 e 2 della richiamata legge 29 novembre 1957, n. 1155;

b) verranno determinati i criteri per la valutazione dei relativi importi, sulla base dei principi direttivi stabiliti dagli articoli anzidetti.

Onorevoli senatori, mentre vi invito a votare favorevolmente il disegno di legge — sul quale ho avuto l'onore di riferire — chiedo formalmente che, da parte del Ministero dei trasporti, si ottemperi al precetto stabilito nell'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, e cioè che il disavanzo di gestione delle linee a scarso traffico — da mantenere in esercizio per motivi sociali di interesse generale — risulti, per ciascuna linea, da apposito allegato agli stati di previsione della spesa e dell'entrata delle ferrovie dello Stato.

Il Parlamento ha il diritto ed il dovere di valutare e decidere sulla opportunità di mantenere in vita o meno linee, che abitualmente presentano un bilancio passivo.

La formulazione dell'articolo 3 — come fu giustamente detto nella seduta del 9 ottobre 1957 — deve rappresentare una garanzia per il Ministero dei trasporti ma anche (e vorrei dire « soprattutto ») per il Ministero del tesoro il cui patrimonio, che è costituito con il doveroso sacrificio della comunità nazionale, deve essere difeso con saggezza scrupolosa.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ringrazio il relatore per la sua chiara esposizione. Si sta già discutendo per l'emanazione di questo regolamento, e quindi certamente, entro i prossimi sei mesi, sarà emanato il decreto del Presidente della Repubblica.

L'attuale cifra di 52 miliardi è già stata inclusa nel bilancio del Ministero del tesoro e nello stato di previsione della entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59.

Posso inoltre assicurare che proprio in questi giorni è stata completata una non facile indagine circa la situazione delle linee passive, con l'indicazione precisa del coefficiente di entrata e d'uscita. Tale situazione verrà allegata al prossimo bilancio che sarà presentato alla fine di gennaio.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

Stiamo ora discutendo la cifra complessiva. Dopo che sarà pubblicato il regolamento, una commissione del Consiglio di Stato indicherà, secondo quanto è stabilito dalla legge, le norme relative al conto dei servizi che sono stati resi.

È certo, per altro, che un progresso è stato fatto, poichè dai 40 miliardi di rimborso siamo passati ai 52 miliardi. Questo anno abbiamo chiesto 77 miliardi per le spese extraziendali che noi sopportiamo complessivamente.

Se vogliamo poi riferirci alle ferrovie francese e tedesca, proprio in questi giorni ho avuto occasione di constatare — e desidero sottolinearlo ora — come in quei Paesi le cifre corrisposte a titolo di rimborso siano molto più alte. Infatti, la somma concessa alle ferrovie francesi è di 87 miliardi, pari a 180 miliardi di lire; per le ferrovie tedesche la cifra è superiore ai 100 miliardi. Noi ci siamo limitati ad una cifra di 77 miliardi e concorderemo forse per qualcosa meno.

Pertanto, quando la materia sarà completamente sistemata noi andremo certamente verso quella chiarificazione che tutti auspichiamo.

RESTAGNO. Desidero ricordare che due anni or sono, quando ebbi l'onore di essere relatore del bilancio del Ministero dei trasporti, si dovette sostenere una dura battaglia.

Ora, dalla relazione che abbiamo ascoltato e dalle cifre che sono state citate, mi sembra che abbiamo motivo di compiacerci per il cammino fatto, sia per ciò che riguarda la chiarezza dei bilanci, sia per ciò che riguarda la competenza che spetta ad ogni amministrazione.

L'aver pertanto già ottenuto dei miglioramenti in questo settore rappresenta un passo avanti che fa onore all'Amministrazione delle ferrovie.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Vorrei ricordare, a conclusione di questo mio intervento, che ho sempre sostenuto questa legge; all'approvazione di essa hanno validamente contribuito il senatore Jervolino, in qualità di onorevole Presidente della

Commissione dei trasporti alla Camera, ed anche questa Commissione, e per essa l'onorevole Presidente Corbellini.

Ho motivo pertanto di ritenere che questo disegno di legge, ove sia approvato, oltre a portare maggior chiarezza al bilancio, rappresenti una possibilità di autolimitazione della spesa, cioè un controllo da parte delle singole Amministrazioni. Infatti, quando i servizi sono gratuiti è difficile un controllo, ma quando ciascuna Amministrazione, nel suo bilancio, è tenuta a iscriverne la cifra da spendere per un determinato servizio, allora il controllo c'è, e c'è un autolimitazione della spesa. E questo è senz'altro molto importante.

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

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

Art. 1.

Il termine per l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica, previsto dall'articolo 4 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è fissato non oltre il 27 giugno 1959

(*E approvato*).

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1958-59 il complessivo ammontare delle somme previste dagli articoli 1, 2, 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è fissato in lire 52 miliardi.

Questa somma è iscritta totalmente nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il predetto esercizio finanziario, e corrispondentemente nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

All'occorrenza relativa si provvede a carico del capitolo n. 494 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario 1958-59, relativo al « fondo da ripartire in applicazione della legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

(*E approvato*).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle 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 d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Modificazione dell'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113, concernente l'edilizia economica e popolare » (249)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Modificazione dell'articolo 10 della legge 1 marzo 1952, n. 113, concernente l'edilizia economica e popolare ».

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

Articolo unico.

All'articolo 91 del testo unico sull'edilizia economica e popolare approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, sostituito dall'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113, è aggiunta la seguente lettera:

« g) i segretari comunali e provinciali, in servizio ed in pensione ».

ROMANO, *relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge si propone di aggiungere alle categorie di impiegati dello Stato che già beneficiano dell'assegnazione di alloggi in cooperative mutuarie della Cassa depositi e prestiti anche quella dei segretari comunali e provinciali in servizio ed in pensione.

È da rilevare che tra le categorie suddette sono già da considerarsi compresi i

segretari comunali e provinciali, poichè l'articolo 173 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 283, e la successiva aggiunta alla dizione dell'articolo, approvata con la legge 7 dicembre 1942, stabiliscono che tanto il segretario comunale, come il segretario provinciale, hanno la qualifica di funzionari dello Stato e sono equiparati a tutti gli effetti agli impiegati dello Stato.

Stando pertanto a questa disposizione di legge, non ci sarebbero osservazioni da fare sull'opportunità del provvedimento sottoposto ora al nostro esame.

Io desidero però esprimere alla Commissione una mia perplessità. La Cassa depositi e prestiti, da quando fu diminuito il saggio di interesse del deposito postale, ha avuto un'affluenza scarsa di capitale. È avvenuto allora che per tutti i mutui che la Cassa dovrebbe fare, come richiede la sua istituzione, cioè per i Comuni che vengono a trovarsi in difficoltà, si è stabilita una certa graduatoria; cioè, concedere i mutui prima per le opere igieniche, poi per altre opere. Trovarono difficoltà i mutui per il pareggio dei bilanci, tanto è vero che ad un certo momento il Ministro del tesoro stabilì come prassi che, per talune categorie, di volta in volta, si determinasse l'ordine di precedenza.

Io riterrei, pertanto, che, sotto questo aspetto, qualcosa potrebbe dire il Ministero del tesoro.

PRESIDENTE. Noi non abbiamo ricevuto incarico di interpellare il Ministero del tesoro.

ROMANO, *relatore*. Desidero precisare che, a parte questa mia perplessità, in linea di massima sono favorevole al provvedimento, e mi rimetto pertanto al giudizio della Commissione.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo concorda con quanto ha detto il relatore. Il provvedimento non riguarda il Ministero dei lavori pubblici, ma il Ministero del tesoro.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 4^a SEDUTA (11 dicembre 1958)

BUIZZA. Continuano ad aumentare i beneficiari delle provvidenze a favore della edilizia popolare. Avviene cioè quello che avvenne quando la legge Aldisio estese le provvidenze della legge Tupini anche alla sistemazione delle strade, e non solamente alla costruzione di strade che univano i centri isolati alla rete stradale dello Stato. Il contributo della legge Tupini venne esteso anche alla ricostruzione delle residenze municipali e comunali senza che, per questo ampliamento nel numero dei concorrenti a beneficiare della legge Tupini, venissero aumentati gli stanziamenti.

AMIGONI. Mi dichiaro anche io favorevole al disegno di legge in discussione, perchè si tratta di ovviare ad una evidente sperequazione e perchè questo provvedimento non prevede maggiori oneri finanziari per lo Stato.

PRESIDENTE. 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).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Cancellazione della Fossa Polesella in provincia di Rovigo e del Naviglio di Martesana dalle linee navigabili » (234)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Cancellazione della Fossa Polesella, in provincia di Rovigo, e del Naviglio di Martesana dalle linee navigabili ».

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

Articolo unico.

Il Naviglio di Martesana e la Fossa Polesella, di cui al decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, cessano di far parte delle linee navigabili.

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Ritengo opportuno approvare il disegno di legge in discussione in quanto la Fossa Polesella e il Naviglio di Martesana hanno già cessato di far parte delle linee navigabili.

PRESIDENTE. 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 12.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari