SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

137ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 9 GIUGNO 1959

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

indi del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

Disegni di legge:

Presentazione e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 558 . *Pag.* 6486, 6497

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esecizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (389) (Discussione):

GOMBI 6466
IMPERIALE 6486
OTTOLENGHI 6477
SOLARI 6455

Interpellanze:

Annunzio . . . . . *Pag.* 6497

Per lo svolgimento:

ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 6497
VALENZI 6497

Interrogazioni:

Annunzio 6498

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 4 giugno.

C A R E L L I , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (389)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Solari, il quale, nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Barbareschi, Caleffi e Tibaldi.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che la politica dei trasporti in Italia manca di un assetto che risponda ai princìpi di razionalità e di economicità nella scelta dei mezzi di comunicazione,

invita il Governo a porre allo studio e sottoporre al Parlamento entro un anno, un piano poliennale generale degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri, previa determinazione degli oneri tra i sistemi concorrenti, allo scopo di dosarne la priorità e la reciproca integrazione ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Solari ha facoltà di parlare.

S O L A R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi.

Rivolgendomi anzitutto a lei, onorevole Ministro, debbo dire che il bilancio del suo Ministero è anche quest'anno di ordinaria amministrazione, non presenta cioè alcuna novità degna di rilievo.

Posto che non vi è da parte mia alcuna intenzione di entrare in merito al bilancio per ciò che riguarda i capitoli delle entrate e delle spese (in proposito mi limito ad osservare fra parentesi che gli oneri extraaziendali che lei riesce a recuperare ammontano a 55 miliardi, ed invece il relatore ci presenta un prospetto dal quale risulta che gli oneri per servizi resi ad altri Ministeri ammonterebbero a ben 121.810.000.000, oltre il doppio quindi dei 55 miliardi che le Ferrovie dello Stato ricevono) potrei ripetere letteralmente ciò che dissi l'anno scorso sui tre problemi essenziali che restano sospesi in aria:

— il rapporto strada-rotaia;

— la riforma dell'amministrazione;

— il rinnovamento della rete ferroviaria.

Essi costituiscono tutta la politica dei trasporti e non sono stati minimamente avviati a soluzione.

Neppure la sua relazione, onorevole De Unterrichter, è soddisfacente sugli argomenti di fondo.

Infatti, a proposito del Consiglio superiore dei trasporti, lei ritiene sufficiente « chiarire i limiti delle competenze », dove non mi trova d'accordo; ed a proposito del problema strada-rotaia, lei fa delle considerazioni molto pre-

gevoli, alcune delle quali, via via, citerò, ma poi giunge a delle conclusioni, a mio giudizio, piuttosto soggettive e finisce senza fare delle proposte concrete.

Con questo intervento mi limiterò a parlare del rapporto strada-rotaia, e per quanto mi limiti a questo, sarà ugualmente una fuga di considerazioni e di citazioni, tanto ci sarebbe da dire sull'argomento.

Ho presentato un ordine del giorno a nome del Gruppo del Partito socialista italiano, che è brevissimo:

« Il Senato,

considerato che la politica dei trasporti in Italia manca di un assetto che risponda a principi di razionalità e di economicità nella scelta dei mezzi di comunicazione;

invita il Governo a porre allo studio e sottoporre al Parlamento entro un anno, un piano poliennale generale degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri, previa determinazione degli oneri tra i sistemi concorrenti, allo scopo di dosarne la priorità e la reciproca integrazione ».

Ho detto scherzosamente prima al signor Ministro che avrei presentato un ordine del giorno che lo avrebbe messo nei guai; il signor Ministro ha evidentemente sorriso, e infatti so bene che resteremo al punto in cui ci troviamo; ma alla mia parte compete ugualmente il dovere di entrare nel vivo delle ragioni per le quali chiediamo questo al Governo, e perciò entro nel merito partendo dalla posizione in cifre di questo esercizio per le strade e per le ferrovie.

Per quanto riguarda gli investimenti stradali è stato presentato un disegno di legge che stanzia 240 miliardi per la sistemazione della viabilità statale (A.N.A.S.) e per la continuazione del programma di costruzioni autostradali, ed è stato dato inizio all'esecuzione della legge n. 126 che stanzia 180 miliardi per la sistemazione della viabilità minore, cioè delle strade date in gestione alle Provincie ed ai Comuni.

Per quanto riguarda il settore « Ferrovie », dopo l'approvazione della legge n. 289 del 1958, concernente il finanziamento della prima metà del piano quinquennale di ammodernamento della rete, non sono stati presentati altri provvedimenti di finanziamento, nè risulta che ve ne siano in corso di presentazione.

Se questi sono gli aspetti oggettivi del problema, come esso si presenta nel settore degli investimenti per i trasporti terrestri in Italia, il problema del coordinamento degli stessi è rimasto nell'identica situazione in cui lo lasciammo al momento della precedente discussione parlamentare.

Il relatore, onorevole De Unterrichter, nella sua relazione sottolinea la necessità del coordinamento dei trasporti come « un postulato di vitale importanza » per il futuro del nostro Paese, ma più avanti osserva che sarebbe stato interessante « poter riferire » esattamente su quanto è stato attuato in accoglimento dei suggerimenti venuti dal Parlamento e su quanto si è fatto o non si è potuto accogliere e le ragioni che hanno impedito l'attuazione di quanto proposto negli anni passati, e si accontenta del rilievo, rinunciando a dirci perchè non riferisce.

Io mi domando invece perchè non dobbiamo parlarne, in quanto, se non lo facciamo, le cose resteranno come erano 10 anni fa; e per un Paese impegnato in una politica di sviluppo economico — e quindi legato al rispetto di inderogabili priorità per quanto concerne la scelta dei tempi e dei modi di realizzazione degli investimenti stessi — il problema acquista una fondamentale importanza.

Se poi ci chiedessimo a quale coordinato programma strutturale delle vie di comunicazione terrestre hanno obbedito i due provvedimenti riguardanti la viabilità del 1958 (strade provinciali e comunali) o quello del 1959 in corso di discussione (viabilità statale ed autostrade), non potremmo dare alcuna risposta.

Nè potremmo dare alcuna risposta, se volessimo stabilire una qualunque relazione tra il programma di costruzioni autostradali in corso di realizzazione da parecchi anni ormai, ed il programma di ammodernamento della rete ferroviaria sulle sue linee fondamentali, e cioè sulle più importanti.

Quanto poi ai motivi che sono al fondo di questi rilievi, ci dovremmo riportare alle me-

desime cause per le quali la politica economica seguita dal Governo ha manifestato e continua a manifestare squilibri e scompensi (diciamo noi socialisti), sia nella scelta delle forme di intervento, sia nella scelta delle zone e delle integrazioni degli interventi medesimi.

Infatti, il complesso degli investimenti propriamente produttivi — intendendo per tali quelli che si rifanno alle iniziative delle industrie facenti capo direttamente alla Stato, (380 miliardi in partecipazioni e aziende municipalizzate e 200 miliardi in aziende autonome dello Stato) — si è venuto realizzando al di fuori di ogni preventiva organica programmazione. Abbiamo fresco il ricordo di quanto si è discusso in sede di bilancio delle Partecipazioni statali molto di recente. Di questo non c'è da stupire, naturalmente, dal momento che l'attuale Governo è la espressione di una classe dirigente che non sa compiere una scelta tra liberismo e interventismo; e se noi socialisti denunciamo questi gravi inconvenienti, non lo facciamo certo per amore di critica generica e preconcetta, onorevole Ministro Angelini, bensì perchè quella incertezza concettuale e fondamentale è la causa prima ed originaria anche della mancanza di organica programmazione e di coordinamento fra gli investimenti nelle strade e nelle ferrovie, e tale causa si ripercuote negativamente sull'economia di tutto il Paese.

Un'altra fonte di guai e di perniciose conseguenze sono i vostri insanabili contrasti di partito, che nella specie si manifestano nella guerra fra il titolare del Ministero dei trasporti ed il titolare del Ministero dei lavori pubblici... (*Interruzione del senatore Genco*). Sì, una vera e propria guerra, senza spargimento di sangue naturalmente, ma che ha avuto degli episodi significativi in occasione del recente dibattito sul Codice della strada, seppure molto attenuata nella nostra Commissione, perchè si voleva tirar via. Tale guerra ha molti aspetti irrazionali di cui una conseguenza in termini concreti è, ad esempio, la sovrapposizione assolutamente pedissequa del tracciato dell'« autostrada del Sole » sull'unica dorsale fondamentale del sistema ferroviario, e cioè sulla Milano-Napoli.

E ciò che ancora maggiormente preoccupa è che pare si voglia continuare nel medesimo indirizzo sulle direttrici Bologna-Pesaro e, forse, Napoli-Reggio Calabria, nello stesso momento in cui si manifesta l'esigenza del raddoppio della linea ferroviaria su quest'ultima direttrice, completamento che è imposto dalla necessità di eliminare i pericoli di strozzature che si oppongono allo sviluppo economico del Mezzogiorno (si parla tanto del Mezzogiorno; si consenta di parlarne sinceramente anche a noi settentrionali) e alla intensificazione dei traffici tra il Nord e il Sud.

Anche lei, onorevole De Unterrichter, dice: « Sarebbe gravissimo errore insistere a conservare, riattare e magari costruire *ex novo* ciò che è in contrasto con le buone norme economiche », ed aggiunge che: « l'evolvere rapidissimo della motorizzazione ha sorpreso non solo i gestori delle ferrovie, ma gli stessi costruttori e gestori delle strade », per cui è « essenziale vedere chiaro nella nuova situazione e non persistere in errori », facendole « mediante statistiche diligentemente raccolte e saggiamente vagliate ed interpretate ».

Queste sono le cose buone e cattive nel settore degli investimenti, e su di esse dovremo tornare per le implicazioni di politica economica che vi sono contenute.

Vediamo prima, invece, i fatti nuovi che sono accaduti nel settore dei trasporti stradali e della sicurezza della circolazione, la quale in Italia è nelle sue mani onorevole Ministro dei trasporti.

Sotto questo aspetto, l'approvazione del Codice della strada è stato certamente un fatto importante. Era avvertita l'esigenza d'intervenire nella circolazione stradale allo scopo di garantire una maggiore sicurezza della stessa; ma se su questo punto c'è stato un generale consenso — e non poteva essere diversamente — non altrettanto può dirsi in ordine alla regolamentazione o, quanto meno, per quella parte della regolamentazione che riguarda gli effetti distruttivi sulla rete stradale di una circolazione troppo pesante.

E mi riferisco agli obiettivi di tutta l'Europa Occidentale e degli stessi Stati Uniti di America, nella impostazione di norme riguardanti la circolazione della motorizzazione industriale, nel senso di contenere gli ingombri ed i pesi dei veicoli entro limiti tollerabili, in relazione alle condizioni tecniche ed alle cacaratteristiche costruttive della rete stradale.

Per ciò che ci riguarda, ricordiamo tutti che nel primo testo del Codice della strada, approvato con decreto presidenziale, il peso massimo sull'asse singolo, onorevole Ministro, era stato ridotto da 10 ad 8 tonnellate; e così erano state ridotte le dimensioni degli autotreni — come vuole la Convenzione di Ginevra — ma poi si è rivelata la cattiva figura che è stata fatta dal nostro Governo, che ha dovuto — chi sa mai perchè — precipitosamente ritirare le norme precedentemente fissate. Su chi lo abbia indotto a far questo così precipitosamente, ho qualche idea, e penso siano state le richieste dei soliti grossi interessi monopolistici.

Benchè il problema fosse da mettere in stretta correlazione con la situazione oggettiva dinanzi alla quale ci troviamo, e cioè insufficiente sfruttamento della possibilità di trasporto offerta dalle Ferrovie sulle linee fondamentali — potenzialità che sta aumentando in questi ultimi anni in seguito all'elettrificazione ed in virtù di quel piano di costruzioni e di ammodernamenti cui ho accennato all'inizio e che tiene conto di alcune esigenze fondamentali del servizio — non si trattava tanto di vedere se la norma favoriva o meno il trasporto ferroviario, quanto di vedere se ed in quale misura, attesa la necessità di porre rimedio alle deficienze della rete stradale italiana, una riduzione dei grossi pesi circolanti sulle strade, e quindi una riduzione delle spese di manutenzione e di miglioria. avrebbe giovato per liberare le disponibilità su altri impieghi nelle strade statali e nella viabilità minore dei Comuni e delle Provincie.

Le conseguenze del « macchina-indietro » fatto dal Governo sono state due: da una parte si è conservata una situazione che comporterà crescenti impegni di spese per la manutenzione delle strade italiane; dall'altra parte si è perpetuata una situazione concorrenziale, la quale, mentre vede un eccessivo affollamento di mezzi pesanti sulle strade italiane, contemporaneamente vede la crescente scrematura di traffico ferroviario sulle linee parallele, oltre alla devitalizzazione degli investimenti già incorporati nella rete ferroviaria.

È bene ricordare che gli Stati Uniti d'America, i quali hanno la più estesa rete stradale del mondo e quella tecnicamente più apprezzata, avendo lanciato nel 1956 un piano dodecennale di investimenti per un massiccio miglioramento della rete stradale interstatale, hanno escluso dai finanziamenti del Governo federale quegli Stati confederati che consentono la circolazione di autocarri aventi peso sull'asse singolo superiore alle 8 tonnellate.

D'altra parte, la situazione europea non è molto diversa. Solo in Francia, in Belgio e nel Lussemburgo si consente la circolazione di autoveicoli aventi peso sull'asse singolo superiore alle 8 tonnellate, ma sono già in atto ripensamenti circa il limite di peso da ammettere per la circolazione motorizzata industriale.

Tutti gli altri Paesi limitano generalmente alle 8 tonnellate il peso massimo per asse, per la necessità di contenere le spese stradali di manutenzione, e come presupposto per una più accorta ed organica programmazione delle spese di investimento e di intervento ai fini del miglioramento della rete stradale.

In ordine all'esercizio dei mezzi di trasporto, continuiamo ad assistere ad una situazione caotica.

Ricordo che nella relazione economico-finanziaria del Ministro del bilancio, il titolare onorevole Tambroni, si è compiaciuto di dirci che nel 1958 sono stati creati in Italia oltre 200 mila nuovi posti di lavoro, e di questi ne ha accreditati 50 mila all'industria del trasporto. La realtà è che la creazione di nuovi posti negli autotrasporti è soltanto un rimedio poco soddisfacente perchè non si tratta di occupazione produttiva, e in mancanza di questa possibilità, quei 50 mila sono andati ad affollare il già affollato campo degli operatori stradali. Invece di compiacersi, ci sarebbe quindi da dolersi che il servizio terziario del trasporto si vada ingrossando a dismisura rispetto alla domanda del mercato, solo perchè la gente ha bisogno di lavorare.

Abbiamo poi un'altra situazione concorrenziale caotica che è subordinata alla esigenza dei monopoli industriali, i cui interessi gravitano intorno alla produzione della gomma, degli autoveicoli, del petrolio e dei cementi, con riferimento ai quali il Governo si trova nella assoluta impossibilità di impostare una seria politica di coordinamento che tenga conto

dei rapporti di integrazione e non di sovrapposizione, che attualmente intercorrono fra il settore stradale ed il settore ferroviario.

E così le lacune lamentate lo scorso anno, non soltanto si sono manifestate anche quest'anno, ma si sono venute ulteriormente aggravando.

Il tracollo dei noli stradali, conseguente alla recessione economica del 1958, ha ulteriormente inciso sul tasso di remunerazione del lavoro, dei capitali investiti ed occupati nell'autotrasporto industriale.

Ciò ha comportato, da un canto un intollerabile prolungamento degli orari di lavoro dei lavoratori addetti agli autotrasporti; d'altro canto ha comportato l'accentuazione del già noto fenomeno dell'arresto della manutenzione del materiale rotabile e stradale, il quale si riflette a catena sull'economia delle imprese esercenti gli autotrasporti, nonchè sull'economia delle industrie le quali fabbricano materiale rotabile.

Del resto è agevole osservare che, ormai dal 1957, codeste industrie manifestano un andamento oltremodo pesante, rappresentato dalla riduzione del numero degli autocarri pesanti di nuova immatricolazione.

Nel settore ferroviario l'inerzia non è stata inferiore che nel settore stradale. L'attesa per provvedimenti di organica riforma dell'Azienda ferroviaria di Stato, delle varie leggi che ne regolano l'ordinamento, è andata completamente delusa, di modo che la situazione dinanzi alla quale ci troviamo oggi, non è soltanto identica, ma anche peggiore di quella nella quale ci trovavamo negli anni decorsi.

Questo giudizio è giustificato dal progressivo peggioramento dei rapporti concorrenziali fra ferrovia e strada, peggioramento che deriva non solo dal già rilevato tracollo dei noli camionistici e dalle condizioni economiche in cui versa l'autotrasporto, ma che deriva anche dalla crescente incapacità competitiva delle ferrovie, legate alla catena della loro struttura burocratica centralizzata e quindi nell'impossibilità di fronteggiare l'evoluzione del mercato con le scelte di cui un'azienda che opera in un settore concorrenziale, avrebbe assoluto bisogno.

In sintesi, quindi, si può dire che i danni dinanzi ai quali oggi ci troviamo, sono molti: vi è la continuata dilapidazione di risorse per effetto del rilevato non coordinamento degli investimenti e della conservata sovrapposizione dell'esercizio dei mezzi di trasporto, con accentuazione delle note asprezze concorrenziali; vi è il peggioramento progressivo dell'economicità delle imprese di trasporto stradale e dell'impresa statale di trasporti ferroviari, che si riflette in termini di minori disponibilità per manutenzioni e rinnovi, e quindi agisce a catena in senso negativo sulle prospettive ed attese del settore industriale, normalmente fornitore delle industrie stradali e ferroviarie; vi è il peggioramento progressivo delle condizioni salariali e di lavoro del settore stradale, mentre l'esigenza di fronteggiare con riduzione di spesa l'andamento recessivo dei trasporti su rotaia, comporta anch'essa un peggioramento analogo e corrispondente alle condizioni di lavoro dei dipendenti dell'impresa dello Stato.

Vi è poi qualcosa da dire sull'entrata in funzione del Mercato comune europeo. È un trattato che bisogna saper intendere ed interpretare, che ha una spinta dirigistica totale, che reca clausole tali che dovrebbero persuadere ogni Governo, che abbia attenta sensibilità ai problemi dello sviluppo economico, della necessità di attuare senza indugio una diversa politica dei trasporti, eliminando per prima cosa le discriminazioni derivanti dalle diverse tariffe.

Sarebbe estremamente interessante conoscere quale sia esattamente il pensiero del responsabile della politica dei trasporti, e lo spunto mi viene non solo dagli interrogativi che ho posto, ma in particolare dalla recente presa di posizione del Governo italiano che ha ritenuto di impugnare la deliberazione C.E.C.A. sull'obbligo di pubblicità dei prezzi di trasporto su strada del carbone e dell'acciaio.

Mi risulta che le cose siano andate così. Il trattato C.E.C.A. com'è noto, conferisce all'Alta Autorità il potere di intervenire per ordinare ai Paesi membri la pubblicità dei prezzi di trasporto, ogni qualvolta i prezzi medesimi possano operare quali fattori di discriminazione tra consumatori, che si trovano su piede di parità, di carbone e di acciaio.

Com'è noto, in Europa occidentale solo per le ferrovie e, in alcuni Paesi, per le vie navigabili a traffico internazionale, c'è la possibilità di conoscere e di far conoscere pubblicamente i prezzi applicati ai trasporti. È invece noto che, salvo la Germania occidentale, nessun altro Paese dell'Europa occidentale pubblica nè stabilisce i prezzi di trasporto su strada di carbone ed acciaio, come di altri prodotti.

È quindi plausibile la richiesta della C.E.C.A. di porre fine ad una situazione di questo genere per eliminare, o almeno ridurre, gli squilibri nei rapporti fra i diversi sistemi di trasporto, squilibri derivanti proprio dalle diverse obbligazioni che fanno carico ai sistemi di trasporto in ordine alla pubblicità dei prezzi.

La deliberazione C.E.C.A. doveva ritenersi conveniente, specialmente per il nostro Paese, che è periferico sul piano europeo, non produttore di carbone e, per quanto riguarda l'acciaio, tributario della massima parte di questa materia prima verso i Paesi dell'Europa occidentale.

Basti pensare, onorevole Ministro — e lei lo sa meglio di me — che negli Stati Uniti fin dal 1942 si accesero discussioni su questo problema, con riferimento agli interessi degli Stati eccentrici di quella Confederazione, essendo stata avvertita la necessità di pubblicità dei prezzi per quanto riguardava il trasporto di alcuni prodotti fondamentali; e gli Stati Uniti facevano allora una politica più liberistica di quella che fanno oggi.

Risulta quindi evidente che per uscire, almeno in parte, dal caos da cui è afflitto il sistema attuale dei trasporti, la pubblicità dei prezzi potrebbe offrirci interessanti fattori per la disciplina del settore.

La situazione attuale agisce a catena sulla situazione industriale del trasporto in senso stretto, e delle industrie costruttrici dei mezzi di trasporto. È allora da chiedersi quali siano i sistemi migliori per arrivare sia ad un'equa remunerazione del capitale, sia ad una giusta remunerazione dei salari, alla tonificazione dei salari. Ne fanno richiamo gli stessi operatori degli autotrasporti, onorevole Ministro, e lei lo sa, ed in particolar modo ne fanno richiamo le imprese familiari che non hanno modo di difendersi dalla pressione dei potenti gruppi più organizzati dell'industria del trasporto e dalla pressione delle grosse industrie manifatturiere, le quali speculano sulla vivace concorrenza esistente tra gli operatori in uno stesso sistema e giocano al ribasso dei noli, incorporando nei propri profitti la parte tagliata al salario.

Che cosa ci può dire, onorevole Ministro, su questa situazione?

Una situazione in verità molto complessa e molto pesante, ma è una situazione che esige una soluzione se si vuole davvero avviare la politica dei trasporti sul principio della libera scelta dell'utente, che è accettabile anche per noi socialisti, ma solo a condizione che si rendano omogenei i termini di confronto tra i diversi sistemi, perchè diversamente (riteniamo che debba essere così) è necessaria la scelta dall'alto, il che non vuol dire che questo finisca col proteggere il mezzo ferroviario per il fatto che le ferrovie sono di proprietà pubblica.

Non vi è alcun dubbio che ha perfettamente ragione chi ha scritto di recente sulla rivista « Ingegneria Ferroviaria », certamente nota a tutti i membri della Commissione e a moltissimi colleghi, che la libera scelta dell'utente deve essere fatta in base a tariffe legate ai costi, e che i costi debbono essere resi omogenei, allo scopo di rendere infine comparabili i prezzi di vendita dei servizi; diversamente siamo nello assurdo, diversamente il principio della libera scelta è veramente « una cortina fumogena attraverso la quale si può contrabbandare tutto », come scrive il dottor Bonacina, che cito perchè è entrato nel concreto in merito a quanto ha affermato, e lo ha fatto con un suo nuovo recentissimo articolo che deve apparire in questi giorni e che ho avuto ieri, sulla spesa per la viabilità e la circolazione nel 1956.

Questo articolo mi ha interessato molto, e lei certamente lo leggerà, onorevole Ministro. Perciò mi limito a riferire per l'Assemblea alcuni dati significativi e probanti contro le affermazioni che fanno gli ambienti industriali interessati alla motorizzazione, e

cioè che i tributi versati dalla motorizzazione sotto forma di imposta sui carburanti e di tasse di circolazione sarebbero molto superiori alle spese incontrate annualmente dal Paese per la viabilità ed i servizi connessi.

Vedremo subito che queste affermazioni non corrispondono a verità, e lo vedremo in base a cifre.

Lo studio che cito è stato condotto per la maggior parte sulla base di documenti ufficiali e non sulla base di valutazioni induttive, e considera come spese non soltanto quelle ordinarie e correnti (manutenzioni, spese generali, ecc.), ma anche le spese d'investimento incontrate per le nuove costruzioni in quell'anno, per la manutenzione straordinaria, per i rinnovi fatti nel 1956.

È vero che lo studio considera soltanto gli investimenti attuali, le spese di manutenzione e le spese generali, e non considera perciò le annualità di ammortamento e gli interessi degli investimenti del passato che fanno parte del patrimonio stradale e che non si possono ritenere ancora ammortizzati, ma questo metodo è conforme alle indicazioni che sono venute in sede scientifica, politico-economica e applicativa, nelle varie istanze dell'O.N.U., ed applicate di fatto in tutti i Paesi i quali, fino ad oggi, hanno proceduto alla valutazione del costo dalle strade. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

Onorevole Corbellini, in tutti i Paesi con viabilità anche superiore alla nostra e con circolazione motorizzata superiore alla nostra, si è riscontrato che l'ammontare delle spese di investimento effettivo di un anno è di gran lunga inferiore all'annualità di ammortamento e di interessi degli investimenti del passato non ancora ammortizzati.

Le spese nel 1956 sono state queste:

A.N.A.S., milioni 39.400 (arrotonderò a cento i milioni);

Provveditorati alle opere pubbliche, milioni 5.300;

Cassa per il Mezzogiorno, milioni 9.800;

Regioni a statuto speciale, milioni 3.000;

Provincie (manutenzioni, investimenti netti, interessi su mutui e spese generali), milioni 60.300.

Comuni (spese uguali a quelle delle Provincie oltre alla vigilanza urbana), 102.400;

Polizia della strada, milioni 6.500;

Passaggi a livello, milioni 1.800;

Ispettorato della motorizzazione, milioni 1.200.

In totale si tratta di milioni 229.700 dai quali ho dedotto il 10 per cento non addebitabile alla motorizzazione (23 miliardi);

restano milioni 206.700.

Tutti i Paesi dell'Europa occidentale, e gli stessi Stati Uniti d'America, hanno ritenuto di scorporare dalle spese totali della strada poco più di quel 10 per cento che è stato detratto, come ho detto prima, la percentuale cioè che anche la Commissione economica europea considera corrispondente alla quota che scomparirebbe se le strade fossero utilizzate solo dagli utenti motorizzati.

Precisate in tal modo le spese — in 206 miliardi circa — vediamo quali sono state le entrate per il 1956, premettendo alcuni chiarimenti.

È chiaro che, per valutare quali siano le entrate assicurate dalla motorizzazione, bisogna considerare solo i contributi specifici della motorizzazione, e cioè l'imposta sugli olii minerali (benzina e gasolio) e la tassa di circolazione. Ma, come giustamente avverte l'articolo, e come del resto è stato fatto negli altri Paesi che si sono occupati di questo problema, non tutte queste imposte possono esere accreditate alla motorizzazione come corrispettivo dell'utenza stradale, in quanto, specialmente in Italia, nella tassa di circolazione delle autovetture, è compresa una forte aliquota di imposta diretta sul reddito consumato, ciò che si rileva nella forte progressività delle tasse in relazione alle grosse cilindrate.

In secondo luogo, anche l'imposta sugli olii minerali non può essere tutta accreditata, in quanto anzitutto esistono altri beni di largo consumo (cemento, zucchero, energia elettrica, olii combustibili, gas metano e gas per usi domestici), i quali sono soggetti ad una fortissima imposizione indiretta, e non per questo si dice che l'utente che paga ha il diritto ad investimenti sulle centrali idroelettriche o sulle centrali del gas, ecc.

Occorre poi tener presente che dalla differenza esistente tra l'aliquota dell'imposta sulla benzina e l'aliquota dell'imposta sul gasolio, si trae la conferma che l'imposta sulla benzina è anch'essa un'imposta sul consumo più che un'imposta rappresentativa dell'uso della strada, in quanto si considera che, almeno in gran parte, il consumo di benzina sia a fini voluttuari e non a fini di produzione, e questo in misura maggiore o minore lo pensiamo tutti.

Ciò premesso, fatte queste considerazioni, le entrate, per il 1956, sono state le seguenti (sempre con arrotondamento a 100 milioni):

Gettito lordo dell'imposta sugli olii minerali, milioni 210.500.

Gettito delle tasse di circolazione, milioni 38.000. Totale milioni 248.500.

Sottraendo il gettito dell'aliquota d'imposta di fabbricazione di milioni 44.000,

le entrate restano di milioni 204.500.

È estremamente difficile, avverte l'articolo, individuare l'aliquota dell'imposta di fabbricazione, e attraverso una comparazione con l'incidenza di quelle analoghe sulle altre fonti di energia, e cioè gas, energia elettrica, olii combustibili, petroli, metano ecc., si arriva ad individuare un'incidenza media del 13 per cento sul fatturato totale degli olii minerali.

Nello studio è stato considerato per intero in entrata il gettito dell'imposta di circolazione, mentre una parte di esso ha carattere di imposta indiretta sul reddito; si è quindi peccato in eccesso per le entrate, mentre, come ho avvertito, si è peccato in difetto per le spese.

Il risultato in cifre dimostra tuttavia che le entrate del gettito fiscale della motorizzazione sono state in Italia nel 1956 inferiori alle spese che si sono incontrate per le strade in genere.

C O R B E L L I N I . Manca un'osservazione; si parla di spese per le strade nazionali, non di quelle per le strade provinciali, comunali e cittadine.

S O L A R I . Si parla delle spese incontrate nel 1956 per la costruzione di tutte le strade: statali, provinciali, comunali, fino a quelle cittadine, e siccome un anno vale per un altro in questi studi, la prima risposta, da questa indagine, è che non è affatto vero ciò che i grossi monopoli industriali continuano a ripetere nella comparazione tra entrate ed uscite nella viabilità stradale.

Le spese per investimenti stradali sarebbero poi sensibilmente superiori in confronto al gettito della motorizzazione, se dovesse venire accettata la proposta dei gestori degli impianti stradali di carburanti che hanno chiesto in questi giorni al Governo a mezzo della stampa la riduzione a 90 lire del prezzo della benzina.

Indipendentemente dalle considerazioni che si possono fare sull'argomento, il rilievo più interessante che emerge dall'articolo del dottor Bonacina, è l'enorme divario, onorevoli colleghi, che vi è nella ripartizione tra lo Stato e gli enti locali della spesa per le strade e nel gettito per la motorizzazione.

Lo Stato ha speso nel 1956 per la viabilità 67 miliardi, ricevendo dalla motorizzazione un gettito lordo di 236 miliardi, per cui lo Stato ha avuto entrate in più per 170 miliardi.

Nello stesso anno le Provincie hanno speso 60 miliardi e 300 milioni, ed hanno introitato con il gettito della motorizzazione, e cioè per tasse di circolazione, 11 miliardi e 800 milioni, per cui hanno avuto uscite in più per 48 miliardi e 400 milioni.

I Comuni hanno speso per la viabilità 102 miliardi e 400 milioni, senza introitare una sola lira, per cui hanno avuto uscite di 102 miliardi e 400 milioni.

Si vede così quale sia una delle principali cause, non solo delle disastrose condizioni delle finanze locali, ma anche delle disastrose condizioni della viabilità minore, alla quale, come noi sappiamo, si è provveduto con l'avara legge n. 126 dei 180 miliardi, mentre con leggi assai meno avare si è provveduto alle autostrade, delle cui caratteristiche ho fatto cenno inizialmente, a proposito del mancato coordinamento degli investimenti.

D'altra parte dobbiamo anche tener presente che ai disavanzi di bilancio, che in gran parte conseguono proprio dalla sproporzione fra spese per viabilità e gettito delle imposte

sulla motorizzazione, gli enti locali non possono far fronte che mediante la contrazione di mutui, accrescendo cioè l'indebitamento consolidato, il quale si ripercuote sull'autonomia degli enti locali e sulla situazione delle strade comunali.

Con questo argomento — certamente molto importante e conferente a questo dibattito, anche se in modo indiretto — rischio di allontanarmi dal problema di fondo che mi sono proposto, e che è quello della omogeneizzazione della politica dei trasporti nel nostro Paese.

Questo è lo scopo per cui io parlo. È un grossissimo problema, onorevoli colleghi, che è fortemente sentito da tutti gli uomini responsabili, considerando primi fra questi i funzionari delle Ferrovie e della Motorizzazione, perchè questi hanno la gestione delle strade, mentre gli ingegneri dell'A.N.A.S. provvedono soltanto alla costruzione di esse.

È quindi un vero delitto non ascoltare i richiami di coloro che non vedono soltanto l'assurdità delle attuali contraddizioni, ma che vedono, forse meglio di noi, il danno che sopporta il Paese per le incongruenze con le quali si procede.

Quindi, onorevole De Unterrichter, è evidente che deve essere compito dell'Ispettorato della motorizzazione quello « di raccogliere dati esatti sulla circolazione, non con indagini saltuarie fatte da incaricati più o meno diligenti, ma con apparecchiature automatiche » (sono d'accordo con lei) « operanti per periodi sufficientemente lunghi e collocati nei posti nevralgici fuori e dentro gli abitati ». Occorrono, questi dati; e i funzionari lo sentono e lo hanno capito.

Ho avuto modo di leggere recentemente un discorso tenuto dall'ingegner Rissone, Direttore generale delle Ferrovie, in occasione di un corso riservato ai funzionari del ramo commerciale dell'Azienda. L'ingegner Rissone, dopo aver detto che « il tormentato problema del coordinamento strada-rotaia deve essere atto politico e non tecnico » (ed ha ragione ed io gliene do atto), ha riconosciuto che « un sostanziale miglioramento nel nostro assetto dei trasporti terrestri si può conseguire solo a seguito di un'azione a lungo termine ed a largo raggio ». Più oltre ha sostenuto « la necessità della determinazione di un conto nazionale dei trasporti » (ci pensa certamente anche lei, senatore Corbellini), « con la fissazione dei metodi per la ricerca e l'elaborazione dei dati, in modo da valutare le convenienze alternative di impiego delle risorse, e per impostare un programma organico di investimenti ».

« Bisogna avere idee chiare » — ha detto l'ingegner Rissone — « sul rapporto tra il valore dell'attività di trasporto ed il reddito nazionale » per cui bisogna cercare di « individuare il rapporto tra fluttuazione dell'attività a livello occupazionale dell'uno e dell'altro sistema di trasporto, perchè c'è tutta una serie di capitoli inesplorati nell'economia dei trasporti, sui quali occorre far luce ».

In materia di redditività degli investimenti, il Direttore generale delle nostre Ferrovie ha detto che « bisogna avere riguardo alla proporzionalità per le costruzioni autostradali, alla situazione delle strade provinciali e comunali, alle prospettive di ritiro delle ferrovie dalle relazioni locali a scarso traffico ».

Leggendo queste parole mi vengono in mente quei senatori e deputati che chiedono spesso udienza al Ministro per andare a chiedere che venga preservata la ferrovia del loro collegio e che spesso sono accompagnati da sindaci e da monsignori. Con queste richieste, che sono alle volte supplichevoli altre volte veri atti di forza, si esce irresponsabilmente dal campo dell'obiettività e si ottengono favori ingiusti; si viene ad aggravare una situazione già molto critica. Perciò sono perfettamente d'accordo con lei, onorevole De Unterrichter, su quanto lei ha scritto a questo riguardo nella sua relazione.

G E N C O . Venga a dire queste cose alle nostre popolazioni.

S O L A R I . Se avete bisogno di voti e avete perciò paura di dire le cose come stanno, è affar vostro. Mettetevi d'accordo fra di voi, senatore Genco, perchè è il suo collega di partito onorevole De Unterrichter che scrive: « trascurare tale realtà significa macchiarsi di grave colpa nei confronti del Paese, e fare anche un pessimo affare politico ». È cosa che dovete vedere fra di voi, onorevole

Genco; io sono però d'accordo con l'onorevole De Unterrichter. Anche a me è capitato di andare dal Direttore generale delle Ferrovie, onorevole Genco, e dal Direttore compartimentale di Trieste, per domandare se si deve ingrandire lo scalo merci a Pontebba o farne uno ex novo a Camporosso, e di dire quali ragioni vi sono per le popolazioni locali perchè lo scalo internazionale resti a Pontebba piuttosto che farlo a Camporosso. « Queste sono le notizie che ho il dovere di fornire come rappresentante delle popolazioni » — ho detto a Roma ed a Trieste — « ma poi sta a voi funzionari competenti di valutare e di giudicare se sia opportuno realizzare quest'opera a Pontebba o a Camporosso, perchè siete voi che dovete vedere il problema in prospettiva ».

È il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, onorevoli colleghi, che ci insegna come si deve fare per operare in un'azienda di Stato, in quanto azienda produttiva; e questo concetto suona molto stonato di fronte a ciò che si dice di solito, e cioè che « le ferrovie resteranno ancora per molto tempo un insopprimibile mezzo per i trasporti ».

Perchè « resteranno ancora per molto tempo » un mezzo di trasporto e non saranno invece « sempre » un mezzo di trasporto? Che forse per le strade ci si esprime nello stesso modo? Non si potrebbe, anche per le strade, prospettarci nella stessa maniera il tramonto, se pensiamo che nell'avvenire possa capitare agli uomini di premere un bottone al polso e salire in aria per viaggi brevi o lunghi, e far viaggiare così anche le merci?

Ma, stando con i piedi per terra, onorevole Ministro, ricordo che in Inghilterra è stato istituito, in questa stessa primavera, un treno espresso « Condor » sulla linea Glasgow-Londra, treno speciale a casse mobili, che si affittano al cliente a tariffa fissa, con prelievo e consegna a domicilio; e quel treno viaggia ad oltre 100 chilometri all'ora.

Se si riuscisse a capire che il trasporto per le lunghe distanze appartiene alle ferrovie ed i tratti terminali agli automezzi stradali (come del resto avviene, assai più che da noi, in Germania), gli squilibri dei trasporti potrebbero avviarsi a soluzione.

Non sono del tutto d'accordo con chi insiste troppo nel dire che l'Azienda ferroviaria produce un servizio pubblico, perchè, per quanto le finalità sociali siano preminenti nel servizio come tale, le esigenze di autonomia e di industrializzazione dell'Azienda ferroviaria di Stato restano.

Con la presentazione del Piano quinquennale di ammodernamento si è accreditata la tesi che l'Azienda ferroviaria avrebbe dovuto e potuto conseguire il pareggio contabile del bilancio entro un limitatissimo numero di anni; ma l'araba fenice del pareggio non è venuta, e non è venuta per le cause che ho denunciato.

La tesi del servizio pubblico ferroviario rappresenta l'espediente per giustificare in qualche modo l'incapacità di aggredire i complessi problemi della politica dei trasporti. Resti pur ferma la concezione del servizio ferroviario come servizio pubblico, e quindi come servizio inteso alla tutela di finalità tipicamente sociali, ma si determinino le direttive politico-economiche alle quali si debbono uniformare tanto la gestione dell'impresa ferroviaria, quanto quelle delle altre imprese dei trasporti.

Siamo ancora in cattive acque anche sul piano dell'omogeneizzazione del trasporto passeggeri sui treni e sulle autocorriere, ed infatti l'accordo A.N.A.C.-Ferrovie è ancora da rinnovare dopo la denuncia fatta da parte delle Ferrovie dello Stato diversi anni fa. Abbiamo quindi in Italia una grossa difficoltà anche nel coordinamento tra ferrovie ed autolinee.

Mi viene in mente che risale al 1956 la soppressione della 3ª classe sulle ferrovie, la quale avrebbe dovuto recare vantaggi ai viaggiatori della classe più economica. Invece si può affermare che circa la metà degli attuali viaggiatori di 2ª classe erano viaggiatori di 3ª classe, e che tuttavia le 200 vetture di 2ª classe previste dal piano quinquennale non si vedono, e così a moltissimi viaggiatori non è data la possibilità di viaggiare in modo ragionevolmente confortevole.

Per i lavoratori il viaggio costituisce un supplemento di fatica che incide sul loro rendimento, ma purtroppo siamo ben lontani dal-

l'aver treni adatti ai servizi rapidi interurbani.

A quando i treni di 5 mila posti per i distretti industriali di Milano e Napoli, previsti dal piano quinquennale? Non sarà tuttavia anche questa soluzione una goccia d'acqua nel mare, se lasciamo fuori Genova, Roma, Torino e tanti altri centri? Non resta, il nostro sistema di trasporto per i lavoratori, nettamente inferiore allo *standard* dei Paesi europei?

Sappiamo invece qual'è in Italia la situazione delle società concessionarie, e non vorremmo che certe condizioni di privilegio si consolidassero.

Non ho inteso, con questo mio intervento — e sia ben chiaro — di spendere parole in favore delle ferrovie contro le strade.

Vado in automobile anch'io, ogni giorno, ed uso il treno solo per viaggi lunghi. Non mi mancano gli elementi per comprendere quali peculiarità abbia l'uno e l'altro dei due mezzi di trasporto, ma comprendo altresì che per l'orografia, la morfologia e per i mezzi di cui dispone il nostro Paese — pur di fronte alla necessità di dare alle strade il massimo sviluppo possibile — in Italia non avremo mai sicurezza sulle strade, se riteniamo di poter affidare ad esse tutta l'intensità del traffico che si prospetta crescente in progressione quasi geometrica per l'avvenire.

Intendo perciò dire che dobbiamo deciderci, e non continuare con gli errori.

Bisogna risolvere presto i problemi che riguardano i nostri trasporti, onorevole Ministro, bisogna, se occorre, avere anche il coraggio di decidersi; ma, indubbiamente, interventisti o liberisti che si sia, una soluzione razionale è necessario saperla trovare.

Un'ultima citazione devo fare di ciò che ha scritto l'onorevole De Unterrichter: « È vano pretendere dalla ferrovia quello che possono convenientemente dare la strada e l'autostrada ». Questo mi sembra un giudizio soggettivo, mentre io penso che non abbiamo tutti gli elementi per esprimere un giudizio di fondo, un giudizio netto.

Del resto nell'ultimo numero della rivista « Autostrade » della Società concessionaria autostrade, il Direttore generale ingegner Fedele Cova ha scritto queste parole: « In Olanda i programmi stradali sono stati inclusi in quello generale delle opere pubbliche, sulla base di uno studio di rendimento comparativo e scientificamente calcolato. Per quanto riguarda il problema italiano — dice questo ingegnere — chiunque abbia studiato il problema si è ormai convinto che con l'attuale sistema di concessione potrebbero essere costruite solo alcune tra le più redditizie delle autostrade del Nord, mentre nel Centro-Sud rimarrebbero pura teoria, essendo improduttive per lunghi anni ».

È il Direttore generale della « Concessionaria autostrade » che richiama la nostra attenzione anche su possibili squilibri economici che potrebbero derivare in Italia da situazioni di questo genere; e, per risolvere il « suo » problema, egli propone la costituzione di un ente finanziario pubblico per le autostrade.

Siamo quindi nel marasma e nel caos, e per uscirne procuriamoci i dati necessari per una ricerca economica dei trasporti.

Ecco il perchè dell'ordine del giorno che ho presentato a nome del Gruppo del Partito socialista italiano, col quale invito il Governo a fare un piano poliennale di investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri, previa determinazione degli oneri tra i sistemi concorrenti, allo scopo di dosarne la priorità e la reciproca integrazione.

Non abbiamo ricchezza da sperperare in Italia, onorevoli colleghi, ma abbiamo solo la ricchezza dell'uomo.

Approfittiamo del vantaggio di avere intelligenze e bravure che gli altri ci invidiano, e facciamo bene i nostri conti ed i nostri investimenti. Evitiamo invece, onorevole Ministro, la discriminazione politica che ancora si fa nei confronti dei funzionari statali; e inviando un saluto a nome dei senatori socialisti a tutti i ferrovieri, a tutti gli autotrasportatori, ai funzionari di ogni grado, esprimo il voto che una gestione complessiva omogenea dei trasporti consenta anche remunerazioni complessive migliori per tutti.

L'esercizio dei trasporti è nelle sue mani, onorevole Angelini, appartiene alla sua specifica responsabilità; ed il mio personale augurio è che lei riesca a dare un volto migliore ai trasporti in Italia. Ma, fino a quando que-

sto non avverrà, il Gruppo del Partito socialista italiano voterà contro il suo bilancio. (*Vivi applausi dalla sinistra; molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parpare il senatore Gombi. Ne ha facoltà.

GOMBI. Prima di affrontare l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1959-60, ci si consenta di rilevare tutta l'importanza che noi diamo alla discussione sull'attività di un Ministero le cui funzioni e responsabilità, in ordine al contributo di orientamento della politica economica generale, vanno sempre più accrescendosi e precisandosi. Ciò deriva dal fatto che, oggi e forse ancor più domani, lo sviluppo del Paese è, in non piccola parte ormai, condizionato all'accrescimento e al miglioramento dei mezzi di trasporto e di comunicazione.

Pertanto, con questa visione del problema dei trasporti la nostra parte, il Partito comunista italiano, ha indetto ed organizzato un Convegno nazionale dei lavoratori e dei tecnici appartenenti al fondamentale settore dei trasporti ferroviari. Questa assise, svoltasi a Bologna dal 20 al 22 marzo scorsi, preceduta da centinaia di assemblee locali, ha dibattuto a fondo con serietà e competenza i problemi connessi allo stato ed alle prospettive dei trasporti, ferroviari e non, in Italia.

I suoi atti, che sono stati recentemente pubblicati, noi crediamo siano da considerarsi un contributo al dibattito in corso in quest'Aula e sono comunque un indice dell'importanza che noi annettiamo alla politica dei trasporti. Il quadro dei trasporti è notevolmente mutato in questi ultimi decenni: il sorgere stesso di nuovi mezzi di trasporto, non appena il livello raggiunto dalla tecnica ne consenta l'utilizzazione, riflette, in sostanza, l'affermarsi di nuovi bisogni e nel contempo sottolinea la ancor più grande utilità di quelli già esistenti.

Il Paese, mentre manifesta l'esigenza di un più organico ed ampio sistema di trasporti per poter procedere sulla via del progresso, sente la necessità di una diversa politica in questo campo che ponga a servizio ed a vantaggio dell'economia nazionale, in maniera completa ed unitaria, la rete delle vie ferrate, delle strade, delle vie navigabili interne. Da ciò deriva l'importanza di fissare un orientamento di politica economica che coincida con le esigenze più profonde dello sviluppo sociale e politico del Paese, o, per meglio dire, la necessità di adeguare tutto l'organismo nazionale al livello raggiunto dalle forze produttive del settore agricolo, del settore industriale, delle attività terziarie, in relazione anche al problema meridionale che postula l'eliminazione dello storico squilibrio esistente tra Nord e Sud.

La politica dei trasporti fin qui condotta non ha corrisposto a tali esigenze. Non a caso essa è stata ripetutamente sottoposta ad aperte e severe critiche che, se non altro, esprimono il disagio di ampi settori e di intere categorie economiche e sociali.

Spesso, tuttavia, questi apprezzamenti sull'opera del Dicastero dei trasporti restano confinati entro impostazioni ristrette e parziali.

La loro limitatezza non sempre riesce a far emergere i veri problemi di fondo, quelli cioè che stanno alla base degli indirizzi seguiti dal Governo e da certe categorie economiche nel campo dei trasporti, poichè non viene posto in luce il rapporto esistente tra gli orientamenti attuali nei vari sistemi di trasporto e il contesto strutturale dell'economia nazionale.

È sempre in relazione ai termini della struttura economica prevalente che si può giudicare infatti dell'efficacia di una politica che voglia operare come fattore di progresso e non come strumento volto ad agevolare e rafforzare un assetto da cui tutti gli aspetti principali dell'economia sono contrastati nel loro cammino verso soluzioni più vantaggiose per il Paese.

Nel corso di questo intervento cercherò di documentare il grado di dipendenza della politica dei trasporti dagli obiettivi economici perseguiti dai più potenti gruppi monopolistici e privilegiati che operano ai danni dell'economia nazionale. In effetti il sistema complessivo dei trasporti non è oggi visto in funzione di un mercato organico di

produzione e di vendita, di una più conveniente distribuzione delle forze produttive e di una più elevata produttività delle risorse, ma in funzione di interessi privati e monopolistici. Solo da una visione generale la analisi e la critica della politica dei trasporti acquistano un senso preciso ed uno scopo chiaro. Occorre elaborare nuovi orientamenti non più condizionati e determinati dagli interessi delle concentrazioni finanziarie private, ma aderenti alle esigenze di una moderna e sana economia dei trasporti e agli interessi della popolazione e dell'economia generale del Paese. Posto il problema in questi termini, va subito affermato che la politica dei trasporti fatta finora dal Governo non solo non sfugge a critiche o ad apprezzamenti negativi di carattere generico, ma viene investita da precise e pesanti responsabilità.

Non siamo soltanto noi a giudicare disorganica e frammentaria questa politica, anche se il nostro giudizio è più esplicito ed alieno da eufemismi.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(*Segue* G O M B I). Questa disorganicità e questa frammentarietà non derivano tanto da incapacità degli uomini di governo, quanto dalle scelte economiche che essi, volta per volta, effettuano. Una politica dei trasporti neutrale non esiste. O essa vuole contribuire allo sviluppo generale del Paese, e allora deve essere guidata e sorretta da princìpi di ordine pubblico, o, al contrario, intende subordinare tale sviluppo ad interessi privati, e allora non terrà conto se non delle esigenze della struttura produttiva e distributiva capitalistica.

Le scelte compiute da questo e dai passati Governi hanno, attraverso la politica della spesa, degli investimenti, delle tariffe, delle concessioni, delle sovvenzioni e così via, introdotto dei criteri di gestione, di produzione e di utilizzazione dei servizi unicamente volti a consentire la realizzazione del massimo profitto privato. È questa la caratteristica costante della politica dei trasporti, difesa, agevolata e rafforzata dal Governo, il quale non ha mai tenuto nessun conto delle esigenze espresse e delle possibilità offerte dall'Azienda di Stato. Gli interessi dei gruppi capitalistici più forti hanno trovato sempre nella politica dei governi democratico-cristiani, loro diretta espressione, un valido appoggio ed un facile strumento: ieri attraverso l'imposizione di infrastrutture atte a consentire rapidi e facili profitti e il consolidarsi di un ambiente più redditizio ai loro piani di sfruttamento, oggi attraverso la conquista dell'intero sistema dei trasporti su strada.

La concorrenza accanita che si svolge in questo settore, in cui opera una miriade di piccole aziende spesso a conduzione artigianale, mette in chiara luce la manovra dei grossi gruppi privati diretta a giovarsi dell'eccesso concorrenziale per assorbire quanto prima le piccole e medie imprese che non riescono più a coprire i costi di esercizio. È anche in questo modo che si rafforza e si estende la struttura monopolistica del settore dei trasporti su strada. Bisogna tener conto di questo fenomeno se si vuole, da un lato, dare una spiegazione sostanziale alla politica fin qui fatta dal Governo e, dall'altro, porre nei suoi termini reali il problema della concorrenza tra la strada e la rotaia. Noi non neghiamo l'esistenza di questo problema, ma sosteniamo che esso deve essere affrontato e risolto sulla base di princìpi obiettivi, mediante una ricerca economica che dia gli elementi della scelta e faccia evitare inutili doppioni e nuovi investimenti improduttivi. Nelle nostre conclusioni terremo conto di questo indispensabile esame e

degli strumenti idonei a facilitarlo. Come abbiamo detto, noi non intendiamo sottovalutare gli aspetti reali del problema visto come problema tecnologico, di evoluzione dei mezzi di trasporto. Ciò che vogliamo, però, prima stabilire è quali interessi stiano alla base del presunto conflitto fra strada e rotaia, quali preoccupazioni di natura privatistica e quali intendimenti di far prevalere tali preoccupazioni sull'interesse vero della collettività nazionale e dell'economia generale del Paese.

Secondo noi occorre porre argine al fatto che i gruppi monopolistici continuino a considerare la rete ferroviaria e quella stradale in esclusiva funzione dei loro sempre più elevati profitti. Noi rivendichiamo che la politica dei trasporti muova da scelte ponderate, complementarizzando i servizi su strada e quelli su rotaia, assumendoli tutti in pubblica gestione e tutti convogliandoli ad un fine che non può essere che quello dell'interesse generale. Una politica siffatta è imposta dalla situazione e dall'andamento economico dei trasporti.

Per averne la riprova basterà guardare a come ha operato e reagito il settore che c'interessa nel quadro della formazione del reddito nazionale. Nella Relazione sulla situazione economica generale del Paese il Ministro del tesoro, esprimendo al riguardo un giudizio positivo, afferma che le attività terziarie hanno registrato nell'ultimo anno risultati più che discreti: nel 1958 il loro incremento, tenuto conto delle variazioni dei prezzi, risulterebbe pari, in media, all'8 per cento del reddito monetario.

Ma nell'ambito delle attività terziarie la componente « trasporti e comunicazioni » ha realizzato un incremento medio soltanto del 4,3 per cento che, stando alle cifre fornite dalla stessa relazione, è inferiore al tasso di incremento del reddito nazionale. In termini di valore aggiunto e prodotto netto, il settore dei trasporti e delle comunicazioni ha registrato dunque un aumento assoluto, ma un arretramento relativo rispetto al reddito nazionale lordo: dal 1956 al 1958 sia il valore aggiunto che il prodotto netto del settore ha costantemente diminuito questo rapporto passando rispettivamente dal 6,44 e 5,42 per cento al 6,32 e 5,32 per cento del reddito nazionale. Tuttavia, mentre per le comunicazioni si è avuta un'espansione di attività misurabile nel 15,18 per cento di incremento del suo prodotto netto, il dato relativo ai trasporti è invece del solo 1,3 per cento. Il movimento relativamente regressivo sia del settore dei trasporti e delle comunicazioni, sia dei vari scomparti, è anche confermato dalla dinamica degli investimenti lordi. Nel settore, in complesso, la cifra degli investimenti lordi è passata da 498 miliardi nel 1956 a 464 miliardi nel 1958 (dal 15,8 al 13,2 per cento, rispettivamente, del totale degli investimenti lordi). Per i singoli settori, ad eccezione delle ferrotramvie, gli altri, e precisamente gli autoveicoli e i mezzi di trasporto marittimi ed aerei, hanno registrato notevoli diminuzioni. Cioè nel settore autotrasporti non si è verificato soltanto un rallentamento degli investimenti, come è avvenuto per la maggior parte degli altri settori economici, ma addirittura una caduta che è pari al 6,1 per cento in termini monetari e al 4,3 per cento in termini reali.

Anche l'andamento dei consumi privati, nel campo dei trasporti, lievemente diminuiti dal 1957 al 1958 (e più decisamente ridotti se calcolati a prezzi costanti del 1957) conferma la stasi in un settore che ha perduto la sua forza dinamica per contribuire a sostenere il tasso necessario di sviluppo dell'economia del Paese. Questo è un elemento preoccupante sia sotto il profilo dell'apporto futuro del settore alla formazione e all'incremento del reddito, sia per le ricordate caratteristiche della passata ed attuale politica dei trasporti che, anzichè predisporre e favorire gli incentivi necessari al progresso, pone seri limiti ad un moderno, equilibrato e sostenuto sviluppo.

Passando ora ad un esame analitico, il primo problema sul quale vogliamo soffermarci è quello dell'Azienda ferroviaria. Essa è la sola grande azienda di proprietà dello Stato che, nonostante la sua nominale autonomia, sia diretta da un Ministro. Per dimostrare che l'attuale ordinamento non è soddisfacente. non abbiamo bisogno di andare alla ricerca di alcun particolare argo-

mento, essendo largamente sufficienti quelli indicati da tutte le commissioni di studio sull'ordinamento delle Ferrovie dello Stato, e da autorevoli parlamentari, anche di parte governativa. Tra tutti, colui che più diffusamente ha illustrato e documentato la necessità di porre termine all'ibrida situazione creata dal fascismo, che affidò praticamente alla discrezionalità del Ministro la direzione dell'Azienda e declassò il Consiglio di amministrazione ad organo consultivo del Ministro stesso, è stato l'onorevole Angelini quand'era Presidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati. Purtroppo una conferma della bontà delle tesi sostenute dall'onorevole Angelini, quando era relatore al bilancio, non venne dall'attività dell'onorevole Angelini stesso allorchè diventò Ministro dei trasporti, poichè egli tosto si dimenticò di queste sue tesi.

Lasciare al Ministro la direzione spicciola dell'attività aziendale è dannoso perchè questa direzione, almeno finora, si è tradotta, in piena armonia con gli indirizzi generali del Governo, in una sistematica subordinazione delle Ferrovie dello Stato ad interessi di parte e, più precisamente, agli interessi di alcuni gruppi monopolistici del nostro Paese.

Il risanamento ed il rinnovamento delle Ferrovie deve partire dall'attuazione della riforma dell'Azienda. Tale riforma è ormai improrogabile e noi auspichiamo che un voto del Senato faccia obbligo al Governo di porvi mano senza ulteriori indugi. La riforma che noi sosteniamo e proponiamo non deve limitarsi a modifiche della composizione e delle competenze degli organi direttivi dell'Azienda, ma deve dare ad essa la possibilità di operare con la snellezza e l'autonomia necessarie ad un grande complesso commerciale ed industriale che ha il compito di svolgere un servizio pubblico di grande importanza, ispirandosi alle esigenze del Paese.

A tale esigenza non si è finora corrisposto da parte degli organi governativi responsabili, che si sono invece lasciati guidare dal proposito di determinare condizioni sempre più vantaggiose ai monopoli che controllano i mercati dell'automobile, della gomma e del petrolio, i quali sono interessati, com'è ovvio, all'indebolimento progressivo del mezzo concorrente e al suo graduale annientamento.

Non altrimenti potrebbe spiegarsi lo stato presente di decadenza delle Ferrovie in generale e di quelle statali in particolare. Buona parte dei binari furono messi in opera molti anni fa. Il loro rinnovamento, se si vuole garantire l'esercizio di molti tratti di linea, è urgente.

Invece esso viene effettuato ad un ritmo inferiore a quello richiesto dalla normale manutenzione. La media annuale di rinnovamento, mentre negli esercizi che vanno dal 1930-31 al 1939-40 era di chilometri 492,4, negli esercizi che vanno dal 1950-51 al 1957-1958 è stata di chilometri 478,5, cioè inferiore a quella che praticavasi in condizioni normali. Le sostituzioni dei binari quindi avvengono con lentezza tale che non solo non consente di rimontare la forzata inattività del periodo bellico, ma che provoca il sempre più deleterio e irrimediabile invecchiamento della rete.

Le conseguenze di tale trascuratezza sono facilmente deducibili e si traducono, in pratica, nell'impossibilità di elevate velocità di marcia dei convogli e, per alcuni tratti di linea, in scarse condizioni di sicurezza.

Vi è stato per la verità un leggero aumento della media annuale di rinnovamento negli ultimi esercizi — che tende peraltro a contrarsi nell'ultimissimo —; questo aumento però non deve trarre in inganno perchè ciò è stato possibile soltanto con il ricorso a fonti straordinarie di sovvenzionamento. Le spese ordinarie a questo titolo previste dal bilancio tendono invece a ridursi. Nel 1956-57 sono stati spesi 5.125 milioni; nel 1957-58, 2.198, in luogo dei 5.900 milioni iscritti a bilancio.

Per il prossimo esercizio è previsto uno stanziamento ancora inferiore a quello previsto per il 1957-58, perchè i 14.300 milioni del capitolo di nuova istituzione (capitolo 57 della spesa) sono meno dei 17.500 milioni che erano iscritti nel bilancio precedente nei capitoli 16 e 56.

La contrazione costante verificatasi in questo periodo nelle spese per il rinnovamento dei bilanci rafforza il nostro timore che la linea governativa tenda a creare con-

dizioni sempre più precarie per questa azienda statale la quale, per poter soddisfare le sue esigenze indifferibili, deve fare continuo ricorso a fonti straordinarie. Queste, oltre a giungere in ritardo e ad essere sempre insufficienti, contribuiscono ad aumentare il disavanzo dell'Azienda ed a presentarla come un'azienda parassitaria, dannosa all'economia del Paese.

Si verifica addirittura l'assurdo che lo Stato concede alle ferrovie private dei contributi per l'ammodernamento, senza esigerne, il rimborso, e li nega invece all'Azienda statale alla quale concede solo dei prestiti.

L'ammontare delle somme dovute dalla Azienda ferroviaria, per interessi ed ammodernamenti, è fissato, nel bilancio sottoposto al nostro esame, ad oltre 21 miliardi.

Questa cifra, che grava ingiustamente sul bilancio dell'Azienda ferroviaria, copre da sola il 55 per cento del disavanzo di gestione. Ma essa non è la sola spesa che contribuisce a falsare la situazione reale del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Ad essa devono aggiungersi gli oneri extra-aziendali sopportati dalle Ferrovie dello Stato per servizi sociali o resi ad altre amministrazioni pubbliche ed il maggiore onere per le pensioni.

Non saremo certo noi a sottovalutare la importanza del passo già compiuto con il rimborso da parte del Tesoro — rimborso che per il prossimo bilancio è previsto in 55 miliardi — degli oneri extra-aziendali. Non si deve però ignorare che questa cifra è ancora lontana dall'ammontare del costo dei servizi gratuiti o semigratuiti che vengono richiesti alle Ferrovie dello Stato. Il senatore Corbellini, nella sua relazione al bilancio dell'esercizio 1957-58, la faceva ammontare a 67 miliardi e mezzo. Il relatore al presente bilancio la indica addirittura in 121 miliardi.

Vanno aggiunti ad essa gli oneri per le pensioni, che per il prossimo esercizio sono di qualche decina di miliardi.

Il *deficit* del bilancio non è reale e discende da una inesatta ed ingiustificata impostazione, che il Governo non vuole modificare, dando così sempre nuova esca ai denigratori dell'Azienda pubblica, tutti protesi a dimostrare l'antieconomicità della gestione statale per reclamare poi, come fanno, il graduale smantellamento delle Ferrovie. Noi riteniamo che l'equivoco, che perdura da troppi anni, debba avere termine, e pertanto proponiamo l'adozione dei provvedimenti legislativi necessari a dare al bilancio delle Ferrovie dello Stato un'impostazione che rispecchi il reale andamento della gestione. La giusta impostazione del bilancio ferroviario deve essere accompagnata da una serie di provvedimenti riguardanti tutto il complesso dell'attività dell'azienda e tendenti a ridurre o ad eliminare i vantaggi che pochi gruppi privilegiati riescono ad ottenerne a tutto danno della collettività.

Il più grosso e il più difficilmente controllabile di tali vantaggi è, quasi certamente, quello riservato, ai monopoli elettrici fornitori di energia alle Ferrovie dello Stato o acquirenti di energia prodotta dalle centrali di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Su questo capitolo il bilancio e le relazioni ufficiali delle Ferrovie (che pure sono ricche di dati e cifre per ogni altro aspetto della attività aziendale) non offrono elementi di raffronto e di indagine sufficienti. Nella relazione per l'esercizio 1956-57 è scritto che i 1972 milioni di chilowattora impiegati nella trazione elettrica sono stati per il 22 per cento (443 milioni di chilowattora) prodotti dalle centrali delle Ferrovie dello Stato e per il 78 per cento acquistati da aziende elettriche. Le Ferrovie in quell'esercizio hanno dunque utilizzato 443 milioni di chilowattora prodotti dalle loro centrali, ma la produzione complessiva di esse è stata di circa 900 milioni di chilowattora. Circa la metà di tale produzione è stata ceduta dunque dalle Ferrovie dello Stato ai monopoli elettrici, mentre per contro, in altre circostanze, le Ferrovie dello Stato sono acquirenti di energia dai medesimi monopoli elettrici.

Sui costi di energia prodotta, sul prezzo di acquisto e di cessione, regna il più fitto mistero. I pochi dati resi noti dal relatore per il bilancio 1957-58 ci consentono, per approssimazione, di indicare in circa 7 lire il costo unitario dell'energia acquistata, in

circa 2,50 quello dell'energia prodotta ed in circa 2 lire il prezzo dell'energia venduta. È evidente che si tratta di un grosso regalo che viene fatto ai gruppi elettrici da una azienda di Stato. I gruppi beneficiari della generosa politica dell'Azienda di Stato si chiamano EDISON, S.A.D.E., FALK, A.E.M. di Milano, S.I.P., S.M.E., TERNI, e ci vengono indicati dalla relazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1957-58.

La stessa partecipazione delle Ferrovie dello Stato ad alcune società elettriche si risolve in un espediente per consentire ai monopoli elettrici forti guadagni. Nella « Larderello », società nella quale è cointeressata l'Azienda ferroviaria statale, per esempio, la Centrale di elettricità, che possiede un pacchetto azionario fortemente minoritario, riesce a prendersi l'energia che vuole ed a determinare, di fatto, l'indirizzo produttivistico della società.

È necessario che si faccia luce sul capitolo oscuro dell'energia elettrica, che si ponga termine alla speculazione dei monopoli elettrici e che si informi con chiarezza il Parlamento sull'effettiva situazione esistente in questo campo.

Anche la politica tariffaria sembra fatta apposta per consentire ad alcuni gruppi di realizzare enormi guadagni o di pagare i servizi loro prestati a prezzi sensibilmente inferiori a quelli normali.

In particolare nel trasporto delle merci i regali vengono elargiti mediante la larga applicazione di tariffe ridotte.

Queste tariffe, giustificate dalla necessità di combattere la concorrenza, non dovevano superare il 10-15 per cento del traffico merci ferroviario. Invece si è talmente abusato di tale sistema che su 48 milioni di tonnellate trasportate nel 1957-58 quasi il 14 per cento sono a tariffa ridotta.

Queste tariffe, che si basano sul costo marginale, non vengono impiegate dalla ferrovia per favorire il carico dei carri vuoti, nè vengono concesse soltanto alle relazioni più minacciate dalla concorrenza ma applicate ad alcune Società tra le quali figurano la Montecatini, l'Italcementi e la Fiat e a varie altre imprese monopolistiche del nostro Paese. Tali riduzioni, che si fanno più forti per le ditte più potenti, non concorrono a diminuire il prezzo dei prodotti, ma sono soltanto un contributo ai profitti di tali aziende e vengono liquidate a fine anno con il sistema del ristorno.

Anche le grosse case di spedizioni riescono a farsi concedere forti riduzioni, utilizzando l'Istituto nazionale dei trasporti. Esso, che venne istituito come strumento di lotta alla concorrenza, oggi è diventato uno strumento di comodo, proprio per i concorrenti più forti i quali ricevono dall'I.N.T. sconti maggiori di quelli concessi ad altri spedizionieri e sono quindi in grado di fare concorrenza alle Ferrovie, all'I.N.T. stesso e alle case di spedizione più piccole.

Anche la politica tariffaria dell'Azienda ferroviaria va quindi modificata, sostituendo all'attuale indirizzo di privatizzazione e di discriminazione a favore dei monopoli, un sistema tariffario adeguato alle esigenze dell'economia nazionale e tale da favorire non alcune grosse ditte, ma le Regioni e i prodotti che interessano lo sviluppo dell'economia nazionale.

Il primo passo per la riforma della politica tariffaria delle Ferrovie dello Stato deve essere fatto mediante la fissazione di criteri obiettivi per il traffico concessionale e la pubblicità delle convenzioni. L'esatta impostazione del bilancio e l'eliminazione dei diversi sistemi di privatizzazione e di speculazione oggi esistenti a favore di alcuni gruppi monopolistici sono il punto di partenza per avviare l'Azienda ferroviaria al suo risanamento e metterla in condizione di rendere al Paese i servizi necessari per il suo sviluppo economico.

Contemporaneamente, però, è necessario un più rapido ed esteso ammodernamento e potenziamento dell'Azienda ferroviaria.

Non si vogliono sottovalutare nè l'importanza nè la necessità degli sforzi già compiuti, specialmente per quanto concerne i raddoppi di alcune linee e l'elettrificazione di altre; però lo stato di invecchiamento e di arretratezza in cui si è lasciata cadere tutta l'attrezzatura ferroviaria impone uno sforzo ben maggiore di quello sin qui rea-

lizzato o di quello previsto dal noto piano quinquennale.

Basta un rapido esame della situazione attuale delle ferrovie per convincersene. Sulla situazione dei binari ci si è già soffermati ed essa è tale da giustificare serie preoccupazioni.

Non meno seria è la situazione del materiale rotabile. Il raffronto con il 1938-39 infatti dimostra che, mentre allora vennero effettuati 110 milioni di treni-chilometro, esclusi quelli a vapore, con 1834 locomotive, nel 1957-58 ne vennero effettuati 187 milioni con 2547 locomotive.

Mentre quindi i treni-chilometro sono aumentati del 70 per cento, le locomotive sono aumentate del 39 per cento. I treni viaggiatori-chilometro sono aumentati del 30 per cento, le carrozze ed i rimorchi sono aumentati solo del 10 per cento.

Dai dati esposti emerge un quadro assai serio della situazione attuale del parco ferroviario; situazione che appare addirittura preoccupante se si tiene conto della data di costruzione di una parte rilevante di esso. Molte locomotive — tra cui quelle a corrente trifase — sono molto vecchie; oltre 1.000 carrozze sono di costruzione risalente al 1907-12.

La grande maggioranza di questo materiale viene utilizzata sulle linee del Mezzogiorno o per i treni operai, che sono oramai diventati dei veri alveari umani.

Il piano quinquennale, anche se sarà portato interamente a termine, è del tutto inadeguato a consentire il necessario completamento e svecchiamento del parco e ad offrire al pubblico un servizio tale da competere con quello offerto dai servizi automobilistici.

Inoltre il piano quinquennale, pur rappresentando un notevole sforzo, che non intendiamo sottovalutare anche perchè siamo certi di aver contribuito in qualche modo alla sua determinazione, obbedisce ad una impostazione che va corretta.

Il piano concentra la propria attenzione e gli sforzi di ammodernamento sulla sola rete principale.

È evidente che, ove questa impostazione non venisse modificata, si accentuerebbe il contrasto fra la rete principale — potenziata ed ammodernata — e le linee affluenti e secondarie, soggette ad un abbandono che ne accelera l'invecchiamento.

È facile prevedere, nei tratti di linea abbandonati a se stessi, l'affermarsi del mezzo automobilistico.

Tale limite del piano quinquennale è tanto più grave in quanto non scaturisce dalla considerazione — che sarebbe in qualche modo fondata — che, data la limitatezza degli investimenti sia giusto concentrare gli sforzi iniziali sulle linee di maggior traffico.

Il mancato ammodernamento della rete secondaria parte invece dal presupposto che il servizio ferroviario debba ormai limitarsi ai viaggi a lunga distanza. Ma ciò non appare giustificato perchè, se è vero che lo sviluppo della motorizzazione privata ha sottratto ai trasporti pubblici, stradali e ferroviari, un numero elevato di viaggiatori, è altrettanto vero che il percorso medio di ciascun viaggiatore si mantiene su di una lunghezza che oscilla fra i 70,5 chilometri dell'esercizio 1938-39 e i 67,2 chilometri dell'esercizio 1957-58.

Negli ultimi anni del periodo compreso fra i due esercizi testè citati si registra un costante allungamento del percorso medio per viaggiatori, però esso rimane ancora ad una media inferiore a quella del periodo prebellico, quando lo sviluppo dei mezzi automobilistici e motociclistici era molto lontano dall'ampiezza attuale.

L'ammodernamento della rete ferroviaria non deve quindi limitarsi alle grandi linee dorsali e trasversali, ma deve essere esteso e sviluppato a tutta la rete.

L'altra direttrice su cui si muove il piano quinquennale è quella di perseguire il pareggio del bilancio mediante l'aumento delle tariffe e la riduzione del personale.

L'aumento delle tariffe è un problema di attualità in quanto è già stato annunciato un prossimo inasprimento delle tariffe viaggiatori. Le spiegazioni che ne sono state date sono diverse e spesso contrastanti. Abbiamo persino letto su « Il Giorno » che lo aumento si rendeva necessario per adeguare le tariffe ferroviarie italiane a quelle degli altri Paesi del M.E.C. La giustificazio-

ne prevalente però tende a presentare l'aumento come necessario per ridurre il disavanzo.

Abbiamo già indicato i motivi per cui il bilancio non può essere ritenuto tale da rispecchiare il reale andamento dell'Azienda ferroviaria. Non si può prendere a base, per giustificare un provvedimento destinato ad avere ripercussioni sul costo della vita e sull'economia del Paese, un bilancio artificiosamente impostato.

Nè può considerarsi chiarificatrice la spiegazione attribuita al Ministro dei trasporti che insiste nella tesi, a lui cara, delle tariffe italiane come le più basse fra tutte le tariffe delle reti ferroviarie europee. Può darsi che ciò sia vero, ma se si vogliono prendere come termini di raffronto le tariffe degli altri Paesi non si può ignorare che anche il livello di vita della grande maggioranza del popolo italiano è molto più basso di quello degli altri popoli europei.

Un aumento delle tariffe non può essere deciso senza tener presente che l'economia del Paese ne riceverebbe un duro colpo.

Per queste ragioni siamo contrari al progettato inasprimento tariffario e ci auguriamo che il Senato voglia impegnare il Governo a non realizzare questo aumento che sarebbe dannoso — anzichè utile — alla stessa Azienda ferroviaria. Infatti non si può ignorare che già oggi sono numerose le relazioni di traffico servite sia dalla rotaia che dalla strada nelle quali le autolinee — nonostante l'accordo FF.SS.-A.N.A.C. — praticano prezzi inferiori a quelli delle ferrovie; l'aumento delle tariffe ferroviarie non può che alienare altro traffico dalle Ferrovie.

Che si debba prevedere un danno per le stesse Ferrovie è dimostrato dall'andamento del traffico. Ogni aumento di tariffa ha avuto come conseguenza una diminuzione del numero dei viaggiatori e una battuta d'arresto nell'incremento del traffico. La diminuzione del numero dei viaggiatori che si riscontra da due esercizi in qua e che è, rispettivamente, del 5,4 e del 2,8 per cento, non ha precedenti e deve preoccupare anche perchè, quasi con certezza, non sarà interrotta nell'esercizio in corso. L'aumento delle tariffe viaggiatori darebbe una spinta di accelerazione a questa diminuzione di viaggiatori.

Passando all'esame del settore dei trasporti su gomma, necessita sottolineare che l'accentuarsi e l'acutizzarsi della concorrenza fra strada e rotaia sono voluti dall'industria privata perchè essi giovano ai grossi autotrasportatori nell'offensiva che essi conducono contro le aziende pubbliche e in cui vengono a trovarsi avvantaggiati anche per il trattamento che riservano al loro personale, sia a quello addetto alle autolinee che a quello addetto al trasporto di merci per conto di terzi.

Infatti lo sfruttamento più spietato e il non rispetto degli accordi sindacali e delle leggi sono i soli « meriti » che questi nuovi gruppi, che dovrebbero sostituire le imprese pubbliche nel settore dei trasporti, possono vantare.

Lo stesso onorevole Corbellini trae oggi, dalla sua personale esperienza, conclusioni veramente amare e denuncia l'attacco che la industria privata, appoggiata dal Governo, conduce contro tutte le aziende a carattere pubblico.

Il tema del coordinamento dei trasporti è il motivo ricorrente in ogni ricerca circa l'equilibrio dei diversi mezzi concorrenti. Ma, se è vero che una loro armonizzazione può prospettarsi sotto il punto di vista dei diversi interessi, è pur vero che, alla base del coordinamento generale, deve stare un chiaro orientamento della politica economica, anche per indirizzare la nostra industria verso quelle costruzioni che maggiormente corrispondono agli interessi obiettivi del Paese.

In Italia, come abbiamo già accennato, manca un indirizzo di questo genere, perchè, in ultima analisi, non esiste una vera politica dei trasporti. L'industria non è in grado di fare un programma preciso in uno dei settori fondamentali della sua attività: le costruzioni navali ed aeronautiche e quelle del materiale ferroviario, tranviario ed automobilistico. Lo stesso sviluppo della rete stradale dipende da una politica dei trasporti che sia veramente una politica nazionale.

La rete stradale italiana è oggi di gran lunga inferiore alle esigenze del Paese. Nel solo Mezzogiorno d'Italia, per raggiungere la già insufficiente media nazionale, occorrerebbe

costruire 12.500 chilometri di strade. Le condizioni di viabilità sono pessime; dalla congestione dei grandi centri urbani e dalla scarsissima sicurezza di circolazione sulle strade nazionali, scaturisce una serie di grossi problemi che il Governo non affronta in modo adeguato anche se dedica la sua attenzione ed il denaro dello Stato alle autostrade.

La struttura stessa del Ministero dei trasporti non è più corrispondente alle esigenze dei tempi ed è anch'essa un ostacolo ad affrontare nella sua interezza il problema. È assurdo pensare che si possa seriamente procedere a coordinare ed ammodernare i trasporti nazionali, quando le sfere di competenza sono suddivise fra varie Direzioni generali dipendenti da due Ministeri. Occorrerebbe quindi cominciare con il modificare la struttura del Ministero dei trasporti, ponendo sotto la sua direzione i servizi tecnici, ferroviari e stradali, oggi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

D'altra parte, e come conseguenza degli indirizzi politici fino a qui seguiti, non si è ancora costituito il Consiglio superiore dei trasporti. Gli effetti della politica liberistica sono disastrosi, nè ad ovviarvi bastano i tentativi fatti in sede legislativa fino ad oggi. La legge n. 1221 del 2 agosto 1952 — per esempio — che reca provvedimenti per l'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse, è stata insufficiente a trasformare lo stato rovinoso in cui anche le ferrovie e le tranvie extra-urbane sono state lasciate cadere. Le cifre stanziate per certi ammodernamenti, a causa della lentezza con cui le aziende concessionarie hanno presentato i loro piani (vedi ferrovie del Sud-Est, ferrovie sarde, ecc.), vengono « succhiate » dai concessionari, i quali traggono enormi vantaggi dal comodo regime dei sussidi integrativi. Molte di queste aziende gestiscono linee automobilistiche parallele alla ferrovia (vedi Sud-Est padane, ecc.) con le conseguenze, per le ferrovie, che si possono immaginare.

La legge n. 1221, poi, non si applica alle aziende urbane municipalizzate, che vengono perciò a trovarsi in condizioni di ingiustificata inferiorità nonostante gestiscano un patrimonio del valore di molte centinaia di miliardi appartenente alla collettività.

Al danno dovrebbe poi far seguito la beffa; infatti nel noto disegno di legge sulla finanza locale, presentato il 1° ottobre 1958 al Parlamento dall'allora Ministro dell'interno Tambroni, all'articolo 4 si prevedeva che venisse aggiunto, all'articolo 261 del Testo unico per la finanza locale, un comma che facesse obbligo alle aziende municipalizzate di trasporto di stabilire le tariffe in relazione ai costi di esercizio, ivi compresi l'ammodernamento degli impianti fissi e mobili e l'accantonamento dei fondi di riserva, e si vietava ai Comuni passivi di integrare i bilanci delle predette aziende.

Una simile impostazione applicata, per esempio, all'A.T.A.C. di Roma porterebbe il costo del biglietto a circa 80 lire.

L'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie concesse, delle tranvie eccetera, si impone oggi come una urgente necessità.

Se si vuole però effettivamente ispirarsi alla volontà di offrire al Paese mezzi di trasporto più celeri, moderni, razionali, non si deve avere nessuna riserva a che le Regioni, le Provincie ed i Comuni interessati siano partecipi di tale sviluppo: gli enti locali offrono ogni garanzia di rispettare le esigenze sociali ed economiche cui deve obbedire un servizio pubblico. In ultima analisi, la concessione ai privati imprenditori dovrebbe essere fatta in modo da non lasciare all'Azienda pubblica solo le linee passive ma da costituire una unità di gestione su aree nelle quali soltanto la compensazione fra gli oneri delle linee passive e i vantaggi di quelle attive può assicurare l'equilibrio economico.

I criteri con i quali i concessionari hanno amministrato le ferrovie concesse e, di conseguenza, le condizioni nelle quali queste sono venute a trovarsi, consiglierebbero la loro nazionalizzazione. Il potenziamento e l'ammodernamento di queste ferrovie si porrebbe così direttamente dinanzi allo Stato senza l'intermediario rappresentato dal concessionario, l'unico scopo del quale è quello di trarre anche in questa particolare attività il massimo profitto possibile. È intanto necessario sottoporre tutti i concessionari ad un control-

lo rigoroso al fine di stabilire come i miliardi erogati vengano utilizzati per l'ammodernamento. È altresì necessario fissare un termine preciso per il completamento dei lavori, termine la cui inosservanza dovrebbe dar luogo alla risoluzione della concessione in vigore per affidarla ad un ente pubblico nazionale o regionale. Ed ora alcune osservazioni sul terzo settore dei trasporti terrestri.

I trasporti di persone e di merci sulla rete idroviaria vanno assumendo un'importanza sempre crescente, malgrado la lentezza del Governo nell'affrontare e nel risolvere alcuni problemi fondamentali del loro sviluppo. Ecco alcune cifre sulla situazione odierna: la lunghezza delle vie navigabili costituite da fiumi, canali, lagune, raggiunge e supera i 2 mila chilometri. Il parco natanti raggiunge la cifra di 1.800 unità per un complesso di oltre 13 mila tonnellate per il solo trasporto merci, mentre la navigazione lacuale si snoda per oltre 400 chilometri. Il volume dei traffici ha raggiunto e superato i due milioni e mezzo di tonnellate di merci trasportate, rispetto ai 5 milioni del 1938.

Ma quali sono le prospettive in questo settore? Il relatore di maggioranza al bilancio dell'anno scorso, il collega Jervolino, dopo aver sostenuto nella sua relazione la necessità di « sostenere e incoraggiare le iniziative intese a riportare ai suoi naturali traffici la navigazione interna », opportunamente accennava alle previdenze contenute nello schema di legge 1688 presentato alla Presidenza della Camera il 21 giugno 1955 dall'allora ministro Mattarella, che riguardavano: *a*) un intervento dello Stato sotto forma di contributo agli interessi sui mutui, da contrarsi per nuove costruzioni navali e per la motorizzazione di naviglio nuovo o già in esercizio; *b*) la corresponsione di un premio di percorrenza tonnellata-chilometro per il trasporto merci; *c*) un contributo per le attrezzature portuali di deposito merci e per il maneggio delle medesime.

Ma dove è finito questo disegno di legge, che tuttora così notevole interesse suscita nelle categorie interessate? Ora, a parte le modifiche che potrebbero essere suggerite oggi, tale disegno di legge tendeva a « creare i presupposti per lo sviluppo dei traffici su basi moderne e razionali. Non si poteva nè si può non convenire con questo obiettivo inteso a migliorare la navigazione interna e a stimolare, attraverso la dimostrazione della convenienza economica dei trasporti per via acqua, l'ampliarsi della rete idroviaria con la costruzione di opere fondamentali e indilazionabili ormai da troppo tempo attese. La principale di queste opere, quella che di gran lunga tutte sovrasta, è costituita dal collegamento di Cremona con Milano e di Milano con il Lago Maggiore per il completamento della asta fondamentale dell'idrovia Locarno-Venezia.

Il potenziamento della rete idroviaria rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma noi ne vogliamo parlare anche in questa sede proprio in omaggio al coordinamento invocato, e per sollecitare una volta di più il Governo nel suo insieme ad uscire dal vago delle generiche promesse.

Le reticenze governative contrastano, tra l'altro, con gli oneri finanziari finora sopportati e con quelli programmati e già assunti per la sistemazione del Po ai fini della navigazione interna. Data l'attesa delle popolazioni delle zone sottosviluppate della Valle Padana e dati gli impegni da esso precedentemente presi, noi chiediamo che il Governo dica chiaramente il suo pensiero a proposito dell'idrovia Locarno-Venezia. Chiediamo altresì che l'incremento della rete idroviaria e, conseguentemente, dei traffici commerciali che possono derivarne all'interno e verso altri Paesi, sia visto come un obiettivo primario ed attuale da parte di chi ha il compito di coordinare anche con la politica dei trasporti il piano degli investimenti per opere di pubblica utilità.

Nè solo per mere ragioni di convenienza economica e di sviluppo dei traffici nelle zone sottosviluppate devesi attendere all'incremento delle vie di navigazione interna e al loro coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, ma altresì per l'inderogabile necessità di decongestionare il traffico stradale e di integrare questo e quello ferroviario con quello fluviale assegnando a ciascuno una funzione di complementarietà rispetto agli

altri e istituendo servizi cumulativi tra strada, rotaia e vie navigabili.

Lungo il Po, vi sono impianti di banchine d'attracco, porti fluviali, scali che dovrebbero essere raccordati alle Ferrovie dello Stato. Occorrerebbe predisporre un piano di coordinamento per tutte queste stazioni fluviali, affinchè fossero ubicate in posizioni che, tenendo conto degli interessi delle zone in sviluppo, facilitassero i raccordi con le linee ferroviarie. Questo dovrebbe essere compito del Ministero dei trasporti di intesa con gli altri Ministeri interessati.

Al Ministero dei trasporti non dovrebbe sfuggire l'enorme importanza dello sviluppo della navigazione interna nell'ambito di una bene intesa cooperazione dei mezzi.

Altro problema da sottolineare è quello che si riferisce ai mezzi di segnalazione per garantire la sicurezza della navigazione. Oggi si usa perfino il radar e quindi la stessa educazione del personale merita un'attenzione adeguata.

Occorrono scuole, conferenze, proiezioni, cattedre ambulanti. Un corpo di piloti del Po potrebbe essere costituito scegliendone gli elementi fra gli attuali barcari, che sono i migliori conoscitori del fiume, e che dovrebbero essere aiutati ad impossessarsi della tecnica e dell'uso dei nuovi ritrovati scientifici.

Ma, oltre al personale, che è il primo ed il più importante dei problemi, va curata ed ammodernata, per renderla più efficiente, la segnaletica, vecchia, arretrata e assolutamente inadeguata alle esigenze moderne ognora crescenti.

Pur con la consapevolezza di avere in questo intervento tratteggiato soltanto a grandi linee i problemi principali che concernono la situazione dei trasporti italiani, affermiamo l'opportunità che il dibattito non sfugga ai temi da noi posti, se vuole essere proficuo ed esauriente. Una nuova politica di riordinamento e di sviluppo del settore dei trasporti si rende necessaria affinchè il Paese avanzi più speditamente verso condizioni di maggiore benessere. Rimuovere gli ostacoli di natura strutturale ed economica che hanno fino ad ora inceppato il progresso, dando accesso ad un inqualificabile disordine, è compito del Parlamento e imprescindibile dovere del Governo.

Da quanto noi abbiamo affermato discendono alcuni lineamenti di una nostra politica dei trasporti i cui due punti fondamentali possono così riassumersi: *a*) unità ed organicità di indirizzo dei trasporti, da realizzare attraverso il coordinamento dei mezzi, per eliminare i dannosi attriti derivanti dall'antieconomica concorrenza che oggi caratterizza il settore; *b*) gestione pubblica dei servizi, quale essenziale presupposto per realizzare una politica unitaria dei trasporti nel superiore interesse dell'economia nazionale.

Questi due punti trovano il loro logico sviluppo in una dettagliata serie di provvedimenti quali: 1) la parità di trattamenti dei vari mezzi di trasporto, con riguardo alle caratteristiche che ognuno di essi presenta sotto l'aspetto del suo stadio produttivo attuale e di quello potenziale; 2) il coordinamento di detti mezzi ed il loro potenziamento in base al grado di economicità che assicurano a parità di servizio.

In particolare: la scelta concreta fra le linee ferroviarie ed i servizi automobilistici deve aver luogo sulla base di decisioni adottate caso per caso, dopo aver valutato tutti gli elementi di carattere economico-sociale necessari e dopo aver sentito gli enti locali interessati.

Le linee di autotrasporto, sia di nuova istituzione sia sostitutive dei tronchi ferroviari, devono essere gestite da imprese pubbliche dipendenti dalle Ferrovie dello Stato, oppure dai Comuni, dalle Provincie e dalle Regioni.

I rapporti fra le Ferrovie dello Stato e le aziende di autotrasporti privati devono essere regolati in base a criteri stabiliti dalla legge. È quindi necessario denunciare l'accordo FF.SS.-A.N.A.S. che dovrà essere sostituito da altra disciplina meglio consona alle esigenze della collettività nazionale ed a quelle degli enti locali interessati.

Il coordinamento dovrà, naturalmente, comprendere anche il settore della navigazione interna che, come abbiamo detto, è suscettibile di sviluppo se opportunamente aiutato ed indirizzato.

La grande Azienda di Stato che gestisce le ferrovie non può non costituire l'oggetto di

particolari, diligentissime cure. Essa amministra un patrimonio inestimabile e svolge un servizio che, nonostante tutto, rimane il servizio essenziale dell'intero settore. Ridurre i costi dell'Azienda, sottraendola alla politica dei cartelli, è il primo dovere di chi dirige l'economia del Paese.

È quindi necessario: a) far uscire dai cartelli esistenti in questo campo (U.C.R.I.M.-U.N.I.E.M.) le imprese, controllate dallo Stato, dell'I.R.I. e del F.I.M.; b) realizzare rapporti diretti tra le Ferrovie e le imprese dell'I.R.I. e del F.I.M. per attuare una politica coordinata di forniture di materiale ferroviario in base a criteri di interesse reciproco. La politica tariffaria delle Ferrovie dello Stato deve essere condotta secondo un indirizzo che risponda alle esigenze dell'incremento dei traffici e allo sviluppo dell'economia nazionale.

Pertanto le leggi in materia debbono essere riformate al fine di: a) ricondurre alla competenza del Parlamento le decisioni relative al livello generale delle tariffe: b) fissare i criteri obiettivi che devono regolare le convenzioni tra Ferrovie dello Stato e singoli speditori quando richiedano riduzioni specifiche di tariffa; c) stabilire il principio della pubblicità di dette convenzioni.

Questo il programma immediato a cui dovrebbero far riscontro adeguate riforme strutturali ed organiche, generali e particolari, come ad esempio: l'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti articolato su base regionale; il riordinamento delle competenze dei vari Ministeri (trasporti, lavori pubblici, marina mercantile); riforma della Azienda ferroviaria per farne uno strumento efficiente di sviluppo economico del Paese.

È infine auspicabile che si addivenga alla pubblicazione annuale, da parte del Ministero, di un « conto dei trasporti della Nazione », che offra un quadro panoramico di tutto questo settore di attività e aiuti in quegli studi di coordinamento che devono stare alla base delle fondamentali provvidenze da noi auspicate.

Queste, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, le nostre considerazioni sul bilancio a noi sottoposto; queste anche le nostre riserve per le quali il voto della nostra parte sarà contrario. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Ottolenghi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

impegna il Governo a studiare e a risolvere in via d'urgenza l'intero problema delle comunicazioni fra il Brennero ed il Mare Tirreno.

Lo impegna in particolare:

a) a dare corso ai lavori per il raddoppio del binario sulla linea Parma-La Spezia entro il prossimo triennio;

b) all'ammodernamento delle comunicazioni tra Parma e Verona;

c) a rendere più rapide ed efficienti le linee longitudinali Parma-Brescia e Verona-Mantova-Modena, nonchè la linea trasversale Cremona-Mantova-Monselice;

d) a revocare la concessione per la ferrovia secondaria Parma-Suzzara e ad affidare alle Ferrovie dello Stato il servizio su quel tronco ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Ottolenghi ha facoltà di parlare.

O T T O L E N G H I . Illustre Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, io vi confesso che, dopo aver ascoltato il discorso esauriente, veramente magnifico del senatore Solari, ero tentato di rinunciare a parlare. Senonchè proprio l'ultima invocazione del senatore Solari, con la quale egli ha raccomandato « una gestione più omogenea » in tutto il settore dei trasporti, mi induce a riprendere l'argomento, e direi quasi a completare il discorso che è stato da lui iniziato.

In verità, ogni qualvolta viene in discussione il bilancio dei Trasporti, è inevitabile che il discorso si dilati fino ad esaminare la politica generale dei trasporti; e non è meno inevitabile che riemergano spesso argomenti dei quali già si è discusso nei passati eserci-

zi. Del resto queste apparenti ripetizioni stanno a dimostrare come Governo e Parlamento evitino sempre di prendere decisioni affrettate, e come gli argomenti di fondo vengano pensati e ripensati prima di avere adeguate soluzioni. Ad un certo momento però anche queste s'impongono; anno per anno vengono a maturazione nuovi problemi, e le riforme che, per avventura, potevano apparire illogiche e intempestive ieri, possono venire accettate oggi come una naturale evoluzione.

La relazione del senatore De Unterrichter, veramente pregevole anche se in taluni punti mi trova assolutamente discorde, non si sottrae all'imperioso bisogno di fare qualche considerazione sul problema generale della politica dei trasporti. Ed è questo il lato più interessante della relazione stessa.

L'insigne relatore non ha potuto sottrarsi alla suggestione di affrontare il problema strada-rotaia, che io invece eviterò volutamente, sia perchè su di esso ha parlato ampiamente e da par suo il senatore Solari, sia perchè temo che la discussione rischi di diventare accademica se non addirittura oziosa: i problemi non si risolvono, a un certo punto, con le discussioni o con gli studi a tavolino; la stessa realtà della vita ci pone di fronte a necessità nuove e a problemi sempre nuovi che debbono essere risolti di volta in volta, indipendentemente da qualsiasi formula.

Pur tuttavia il problema centrale rimane sempre quello di offrire agli utenti un servizio di indubbia utilità sociale al più basso costo possibile, sia su strada ferrata sia su strada ordinaria. Ma lasciamo, come dicevo, questo suggestivo argomento del conflitto (forse più apparente che reale) strada-rotaia, e soffermiamoci su un altro punto che io ritengo fondamentale, e che viceversa è appena sfiorato nella relazione: alludo all'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti; argomento non nuovo, come tutti voi sapete, che merita però una priorità anche cronologica perchè è stato proposto, come si legge nella relazione, fin dal 1916 (o forse — come mi par di ricordare — fin dal 1914) da parte della Commissione parlamentare presieduta dal senatore Chimirri.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La proposta è del 1914; le conclusioni della Commissione sono del 1916.

O T T O L E N G H I . Quelle conclusioni potrebbero essere soddisfacenti anche oggi. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Prendo atto di questa ulteriore informazione che era sfuggita alla mia indagine, ma permettetemi di rifare la storia di questo istituto, perchè essa è quanto mai interessante. Il 3 ottobre 1949 l'illustre Presidente della nostra 7ª Commissione, che ha avuto la bontà di interrompermi, era Ministro dei trasporti. Con la competenza da tutti riconosciuta, presentò alla Camera un disegno di legge che portava il numero 800, e che si intitolava precisamente: « Istituzione del Consiglio superiore dei trasporti ».

C O R B E L L I N I . L'aveva redatto il mio predecessore.

O T T O L E N G H I . Non posso che compiacermi di questa successione, senatore Corbellini; e sarei ben lieto se questo disegno di legge fosse ripresentato dall'onorevole Angelini, al quale rivolgo una particolare preghiera di riesaminare siffatta possibilità. E avrei preferito che nella relazione si fosse spesa qualche parola di più su questo argomento che viceversa è stato appena sfiorato.

Dicevo dunque che il ministro Corbellini presentò quel disegno di legge, sollecitato probabilmente anche da un ordine del giorno a firma — se non erro — dei senatori Paratore e Ruini, i quali autorevolmente ritenevano che l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti fosse ormai giunta a maturazione. Senonchè, quando l'onorevole Malvestiti sostituì il senatore Corbellini al Ministero dei trasporti, pensò bene di ritirare il disegno di legge, precisamente il 6 maggio 1952. Si sono spesi cioè tre anni per arrivare... a ritirare il disegno di legge!

A questo punto, però, sarebbe lecito domandarsi per quali ragioni il ministro Malvestiti ritenne necessario di giungere a questo passo. Purtroppo nessuna valida ragione esiste, nè alcuna giustificazione seria è stata addotta all'infuori di quella ufficiale, che mi

permetto di definire alquanto puerile e banale, secondo la quale il Ministro riteneva di aver bisogno ancora di tempo per riflettere sulla composizione e sulla dosatura di questo Consiglio superiore dei trasporti; giustificazione certo non sufficiente per far venir meno la discussione su un disegno di legge così importante.

Ora, se è vero che la legge 14 giugno 1949, n. 410, ha creato una Commissione interministeriale con funzioni di organo consultivo, in cui sono rappresentati funzionari e tecnici sia dell'Ispettorato della motorizzazione che del Tesoro e della Ragioneria generale dello Stato, oltre ad alcuni membri designati dai dipendenti delle aziende autoferrotranviarie e delle aziende municipalizzate, non è men vero che il Consiglio superiore dei trasporti esiste in Francia da oltre 20 anni, cioè dal 1937, e che la stessa legge del 14 giugno 1949 doveva considerarsi come il primo passo verso il Consiglio superiore dei trasporti. Infatti, la Commissione interministeriale creata con quella legge è, come dicevamo, un organo consultivo: ma sembra ormai giunto il momento di allargare i poteri di quest'organo destinato al coordinamento dei trasporti, e quindi di trasformarlo in Consiglio superiore.

D'altronde non vedo perchè dovrebbe essere avversata dal Governo l'istituzione di quest'organo che, lungi dal costituire un appesantimento di carattere burocratico, avrebbe compiti di primaria importanza in sede di coordinamento non soltanto dei trasporti ma di tutte le attività che, come per esempio il turismo, direttamente o indirettamente interessano i trasporti.

Vero è che anche in tema di coordinamento le opinioni sono discordi. Mentre infatti per alcuni il coordinamento dovrebbe portare alla nazionalizzazione indiscriminata di tutti i mezzi di trasporto, per altri invece esso dovrebbe avere un contenuto eminentemente economico e sociale, pur rimanendo i trasporti su strada affidati ad imprese private. Per altri ancora si dovrebbe parlare di coordinamento soltanto in senso tecnico e pratico, limitando i poteri del costituendo Consiglio superiore a funzioni consultive, su scala, beninteso, più vasta, rispetto a quelle spettanti alla Commissione interministeriale creata dalla legge del giugno 1949, n. 410.

Io penso che le discussioni su questo argomento rischino di diventare oziose. Coordinare vuol dire anzitutto rendere efficienti in pari grado tutti i mezzi di trasporto; vuol dire collegarli tra di loro, non diversamente da quanto avviene nella vicina Svizzera tra servizi ferroviari ed autopostali. Del resto, anche in Italia molti servizi di navigazione lacuale sono collegati con trasporti su strada o su rotaia. Nè può dirsi che l'esperimento abbia dato esito negativo.

L'utilità di un Consiglio superiore dei trasporti appare quindi evidente. Ritengo anzi che molti problemi che oggi appaiono di difficile soluzione, proprio perchè manca un organo di coordinamento, troverebbero domani una soddisfacente sistemazione attraverso il Consiglio superiore.

Oserei dire che di questa opinione è lo stesso senatore De Unterrichter, il quale, dopo aver dimostrato qualche tiepida simpatia e qualche perplessità sul Consiglio superiore dei trasporti, afferma testualmente in altra parte della sua relazione, e precisamente là dove parla dell'attività dell'Ispettorato per la motorizzazione: « Se non vogliamo disperdere energie, è bene che l'organizzazione dei nuovi trasporti su strada, fuori e dentro lo abitato, sia studiata e coordinata sotto la guida o almeno con la consulenza di un organo centrale unico ».

Giustissimo, illustre collega; concordo perfettamente con lei. Ma allora io domando: perchè non affidare al Consiglio superiore anche questa funzione? (*Interruzione del senatore Genco*).

Se si parte dal principio che occorre un organo centrale coordinatore per queste funzioni specifiche, perchè non affidarle al Consiglio superiore dei trasporti, che potrebbe assorbire anche le più ampie funzioni che oggi sono devolute (sempre in base alla legge del giugno 1949) alla Commissione interministeriale?

La verità è che quest'idea del Consiglio superiore, cacciata dalla porta, rientra dalla finestra ed è strano che in un periodo di infla-

zione di Ministeri, di organi tecnici, di commissioni, eccetera, si frappongano ostacoli proprio alla creazione di uno dei pochi organismi veramente essenziali nella vita moderna. Se volessimo avere una riprova di questa necessità, basterebbe ricordare che dal giorno in cui fu proposta l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti fino ad oggi si è verificata una vera e propria rivoluzione nel campo dei trasporti. Con l'avvento della motorizzazione, la strada (che nel 1914 non aveva ancora creato problemi di circolazione) si è infatti affiancata alla rotaia, talvolta superandola per importanza. E a questa prima fase un'altra è seguita, intorno al 1930, quando l'avvento dei motori Diesel ha portato sulla strada i cosiddetti automezzi pesanti, creando problemi nuovi nella circolazione e nel traffico e ponendo ancora una volta il Ministero dei trasporti di fronte a nuove responsabilità. E dopo questo immenso sviluppo, che da solo basterebbe a giustificare un nuovo organismo, ecco sorgere il problema dei trasporti aerei, che presto o tardi dovranno rientrare nella competenza del Ministero dei trasporti e che comunque *de facto* creano altri problemi di trasporto terrestre e di coordinamento, che dovranno necessariamente essere risolti pur sempre dal Ministero dei trasporti, assistito da un organo di particolare competenza quale sarebbe indubbiamente il Consiglio superiore.

Passo oltre rapidamente perchè non voglio abusare del tempo che mi è stato concesso e della pazienza dell'Assemblea. Evito di proposito di soffermarmi su un altro argomento di fondo sul quale tuttavia dovrà presto intervenire una soluzione di carattere generale, e cioè sui servizi in concessione, trattato già da altri oratori che mi hanno preceduto. Il tema si presterebbe a interessantissime indagini di carattere giuridico ed economico, specie per quel che riguarda le ferrovie in concessione, posto che la disciplina delle concessioni per gli autoservizi appare in un certo senso meno vincolante e gravosa per lo Stato. Ma mi riservo di riprendere il tema più oltre, quando mi occuperò di una ferrovia in concessione che a me sembra antistorica, se non addirittura un ostacolo per il progresso delle comunicazioni. Permettetemi, perciò, a conclusione di queste considerazioni di carattere generale, che, prima di passare ad esaminare alcuni problemi di carattere locale, mi soffermi su qualche altro punto della relazione.

Ai trasporti fluviali sono dedicate poche righe; temo quindi che il relatore non sia a conoscenza degli sforzi imponenti che alcune Amministrazioni provinciali, come quelle di Parma, Cremona e Mantova, in unione al Ministero dei lavori pubblici, hanno compiuto e compiono per rendere navigabile il Po e creare una via di comunicazione non solo tra Milano e il mare Adriatico ma addirittura tra la Svizzera e il mare.

E a questo proposito apro una breve parentesi che mi è stata suggerita anche da una conversazione avuta poco fa con un collega di Varese, per raccomandare al ministro Angelini di studiare e porre sul tappeto per una definitiva impostazione il problema delle comunicazioni tra la Svizzera e il mare Adriatico. Si parla da decenni di un canale navigabile Locarno-Milano-Venezia. È un problema di fondamentale importanza per i trasporti anche internazionali; ed è un problema di fondo di particolare interesse, anche per i riflessi che può avere sulla disoccupazione, perchè si tratterà di un lavoro colossale alla cui esecuzione potrà contribuire la stessa Svizzera. Onorevole Ministro, io chiedo al Governo di prendere una decisione su questo problema. O sì o no, ma diteci almeno qual'è la vostra intenzione, diteci se riconoscete che si tratta veramente di un'opera di civiltà e di progresso. Noi affermiamo, tutti concordi, da tutti i banchi di questa Assemblea, che un canale navigabile di questo genere è veramente necessario per lo sviluppo dei traffici della nostra pianura Padana. Io penso che il Governo non potrà non esser concorde ed attendo da esso una risposta che ci tranquillizzi e dia al problema una definitiva impostazione.

C O R B E L L I N I . Occorre rendere navigabile il Po.

O T T O L E N G H I . Proprio questo è l'argomento di cui mi occupo ora, ed è per questo che mi sono doluto che il senatore De

Unterrichter non abbia voluto approfondire il tema della navigazione fluviale, posto che il Ministero dei lavori pubblici, in unione alle Provincie interessate, ha in corso lavori per rendere navigabile il Po. Se il tempo me lo permettesse, sarei lieto anzi di informare il Senato non solo che il problema della navigazione sul Po si sta avviando a rapida soluzione, ma che già oggi le acque del nostro maggiore fiume sono solcate da una flottiglia di notevole importanza e particolarmente da navi costruite appositamente per il trasporto del petrolio grezzo da Porto Marghera alle raffinerie dell'interno. Si tratta di natanti di 800-900 tonnellate di stazza, ma si spera che, con i lavori di sistemazione dell'alveo attualmente in corso, il Po potrà essere percorso da navi fino a 1.300 tonnellate, cioè da quei natanti di tipo internazionale che percorrono i grandi fiumi europei.

È questo un problema di somma importanza per l'economia della Nazione, perchè i trasporti fluviali, enormemente meno costosi rispetto a quelli terrestri, non solo giovano a decongestionare il traffico sulle nostre strade purtroppo strette e insufficienti, ma servono soprattutto a far diminuire il costo dei prodotti grezzi e lavorati e quindi incidono sensibilmente sull'economia generale della Nazione.

L'importanza di questo fattore fu avvertita dallo stesso illustre Presidente della Repubblica onorevole Gronchi, al quale mi è grato rivolgere un pensiero deferente in questo momento, quando egli, ospite della Repubblica federale tedesca a Bonn, non potè non manifestare il suo stupore nel vedere dalle finestre del suo appartamento il traffico intensissimo che si svolgeva sul fiume Reno. La notizia l'ho tolta da « Il Corriere della Sera ». (*Interruzione del senatore Corbellini*). Siamo d'accordo, onorevole Corbellini, si tratta di rendere navigabile anche il Po: se non come il Reno, almeno in grado non molto inferiore, anche per la portata delle acque, al Reno.

Il Presidente Gronchi ben comprese la somma importanza di questa attività, sia nel campo economico che sociale. Non mi rimane che augurarmi che il Ministro dei trasporti, in collaborazione con quello dei lavori pubblici, prenda in attenta considerazione questo importantissimo settore. Il fiume Po è non solo il più grande dei fiumi italiani, ma altresì il fiume che bagna la più fertile e ricca tra le pianure italiane.

Esso ha quindi un'importanza che potremmo dire decisiva per lo sviluppo delle industrie del Nord in rapporto ai costi di produzione; e la sua valorizzazione costituisce un problema che trascende ormai dalla competenza del Ministero dei lavori pubblici ed investe direttamente anche quello dei trasporti.

Mi sia lecito di sottolineare a questo proposito lo sforzo veramente superbo compiuto dalle Amministrazioni provinciali di Parma e di Cremona le quali, costruendo un modernissimo ed ampio ponte stabile tra la sponda parmense e quella cremonese, e sostituendo l'antico ponte in chiatte che raggiungeva Casalmaggiore, hanno dato un altissimo contributo allo sviluppo delle comunicazioni in tutto il Nord Italia. Ne trarranno infatti beneficio non soltanto i trasporti su strada ma anche quelli fluviali, perchè i natanti non avranno più l'impaccio del ponte in chiatte e il fiume stesso non subirà le inevitabili diversioni di corso imposte dai periodi di magra e dall'ostacolo frapposto al libero deflusso delle acque da un ponte in chiatte.

Molto opportunamente il relatore ha voluto fare anche alcune osservazioni, che egli stesso definisce marginali, sul servizio ferroviario. Così ha ricordato che il servizio di pulizia dei treni dovrebbe essere potenziato anche con squadre viaggianti e che dovrebbe essere riveduto il sistema degli appalti dei servizi di ristorante entro i recinti ferroviari. Concordo pienamente con queste osservazioni e, specialmente per quel che riguarda il costo delle consumazioni nei ristoranti di stazione, penso che sia giunto il momento di rivedere tutta la materia esercitando una stretta sorveglianza ed un controllo sui concessionari.

Ma, a proposito di problemi marginali, vi è da fare qualche altra osservazione, in aggiunta a quelle dell'onorevole De Unterrichter. Pochi giorni or sono, e cioè proprio all'inizio di questo mese di giugno, « Il Corriere della Sera » nel dare notizia dei nuovi orari ferroviari elencava anche i treni in partenza da Milano o in arrivo a Milano serviti da carrozze letto e da carrozze ristorante e ri-

cordava che, mentre la clientela delle vetture letto è in sensibile aumento, è viceversa in netta diminuzione la clientela delle carrozze ristorante, « Il che è spiegabilissimo — conclude testualmente l'autorevole foglio milanese — perchè nelle carrozze ristorante si mangia male e si paga carissimo ». Qualunque commento a questa testimonianza sarebbe veramente superfluo. Mi pare però che il Ministero dei trasporti non possa più oltre trascurare questo settore e che si renda indispensabile un richiamo alla Compagnia dei vagoni letto per una più puntuale, economica ed accurata gestione.

Da ultimo, e sempre in tema di osservazioni marginali, raccomanderei una maggiore cura esteriore da parte del personale viaggiante. I ferrovieri (non c'è bisogno di dirlo o di darne atto ancora una volta) sono superiori ad ogni elogio; fanno il loro dovere con abnegazione, con intelligenza, con piena soddisfazione del pubblico viaggiante; ma sarebbe auspicabile che le loro divise fossero più decorose, per non dire più presentabili. Una maggiore dignità conferirebbe loro maggior prestigio, ed è evidentemente compito dell'Amministrazione di provvedere a ciò.

Infine una raccomandazione: che l'Aviazione civile rientri al più presto nella competenza del Ministero dei trasporti, perchè soltanto in tal modo si potrà organizzare una rete di servizi aerei e terrestri veramente efficiente.

Non potrei concludere questo breve intervento senza occuparmi di una serie di problemi commerciali e turistici che non possono evidentemente definirsi di carattere locale, se interessano non solo un gruppo di provincie, ma addirittura un gruppo di regioni. Alludo all'ammodernamento delle comunicazioni nella parte centrale della Valle padana e specialmente in quella parte che rappresenta l'anello di congiunzione tra il Brennero ed il Mar Tirreno. Per la migliore intelligenza di quanto sto per dire, ricorderò agli onorevoli colleghi che, mentre il tratto Brennero-Verona (ed il relatore certamente me ne può dare atto) è servito da una ferrovia elettrica moderna e perfetta, il tratto Parma-La Spezia è servito invece da una ferrovia, elettrica bensì, ma ad un solo binario. Quello che è più grave però è il fatto che tra Parma e Verona non esiste praticamente una linea comoda e rapida di comunicazione, di modo che questo tratto rappresenta una vera e propria soluzione di continuità nelle comunicazioni fra il Brennero ed il Tirreno. Ciò dipende dal fatto che per raggiungere Verona da Parma occorre servirsi o di 3 distinte tratte di linea diverse, tutte ad un solo binario e a vapore, cambiando treno a Piadena e a Mantova, oppure della ferrovia privata (gestita dalla Società Veneta) Parma-Suzzara, proseguendo poi da questa località con altro treno per Mantova e Verona. E siamo a cento chilometri di distanza! Due città di primaria importanza che sono nel cuore della pianura padana, distanti, ripeto, cento chilometri l'una dall'altra, non hanno comunicazioni ferroviarie; per andare da Parma a Verona occorrono non meno di tre ore, se si è fortunati con la coincidenza. Ditemi voi se sia tollerabile uno stato di cose di questo genere e se sia degno del progresso e della civiltà dell'Italia! (*Interruzione del senatore Crespellani*). Capisco perfettamente, vi sono purtroppo delle regioni che meritano di essere valorizzate e rivalutate. Siamo tutti perfettamente d'accordo che il Mezzogiorno d'Italia ha più bisogno del Nord, però permettetemi di dire: ricordiamoci anche del povero Nord (*commenti*), perchè anche nel Nord vi è qualcosa che merita di essere valorizzato. (*Interruzione del senatore Genco*). Onorevole Genco, io so che lei è sensibilissimo, quando si tratta del Mezzogiorno. Però io la invito a venire a vedere le comunicazioni tra Parma e Verona, e a rendersi conto se sono comunicazioni degne di un Paese civile. Posso assicurarla che sono al più basso livello che si possa tollerare in Italia. (*Interruzione del senatore Genco*). Onorevole Genco, facciamo un patto: scambiamoci delle visite; io sarò suo ospite in Puglia ed ella sarà mio ospite in Emilia!

Prima della guerra le Ferrovie dello Stato avevano compreso la necessità di istituire un servizio diretto Brennero-La Spezia. Infatti giornalmente una coppia di treni transitava lungo il percorso Parma-Suzzara-Mantova-Verona proveniente da La Spezia e diretta al Brennero. Ma, dopo la guerra, il servizio non

fu più ripristinato, anche perchè parte delle linee è già elettrificata, e parte no.

In tempi recenti è stato attuato, per verità, un servizio che dovrebbe colmare in parte (ma solo in parte) questa lacuna. Si sono cioè istituite delle automotrici dirette Parma-Verona e viceversa, in coincidenza rispettivamente con i treni da e per La Spezia, da e per il Brennero, ma è evidente che, se questo servizio può soddisfare, specialmente nella stagione estiva, le esigenze balneari di coloro che dal Veneto si recano verso la riviera della Versilia, non risolve invece il problema fondamentale delle comunicazioni e dei traffici in questo importantissimo settore. Il problema è di tale importanza che formò oggetto di uno speciale ordine del giorno formulato dai partecipanti alla Conferenza oraria compartimentale organizzata dalla Camera di commercio di Firenze il 18 marzo 1959.

Permettetemi di leggere questi voti che certamente sono noti al Ministro Angelini che, oltre ad essere un attento Ministro dei trasporti, è anche toscano: « I partecipanti alla Conferenza oraria compartimentale organizzata il 18 marzo 1959 a La Spezia dalla Camera di commercio di Firenze richiamano l'attenzione della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato sul problema del riscatto della ferrovia Parma-Suzzara-Verona, e questo per le seguenti quattro ragioni: 1) assetto definitivo delle comunicazioni del porto di La Spezia col suo retroterra naturale; 2) assetto naturale delle comunicazioni turistiche dal Brennero verso il golfo di La Spezia, la riviera Apuana e la Versilia; 3) possibilità di eliminare l'ingorgo attuale della stazione di Milano, avviando tutte le vetture a lungo percorso sui tratti: Brennero-Genova, Tarvisio-Genova, Trieste-Genova attraverso lo itinerario Verona-Parma-La Spezia, anzichè Verona-Milano, con vantaggi incalcolabili anche per il turismo della riviera di Levante; 4) assicurazione alle Ferrovie di un secondo itinerario di riserva Roma-Livorno-Parma-Verona accanto a quello normale via Firenze-Bologna ».

Come vedete, non ero fuori di strada quando affermavo che l'importanza del problema è interregionale. La soluzione di esso è reclamata non soltanto dalle Provincie di Parma, Mantova e Verona ma anche delle Provincie del Trentino, della Toscana e della Liguria; si tratta cioè di un problema di vitale importanza per una vastissima zona del Nord Italia.

Ma la mia esposizione sarebbe insufficiente se mi limitassi a fare questa segnalazione e se non mi riportassi, per un doveroso raffronto, alla relazione. Ho infatti notato con vero rammarico che, mentre si parla (e giustamente) nella parte terza *sub-b*) dell'ammodernamento delle comunicazioni da e per il Mezzogiorno, non viene spesa alcuna parola per l'ammodernamento delle comunicazioni nel Nord Italia. Più grave ancora è la constatazione che, pur non figurando le linee Parma-Brescia e Modena-Verona fra quelle a scarso traffico con coefficiente di servizio superiore a tre, non si sfiora nemmeno il problema del loro ammodernamento. Ci troviamo quindi di fronte a due linee longitudinali di immensa importanza per le comunicazioni tra il Nord e il Sud, a due linee addirittura insostituibili per quel che riguarda lo sbocco delle regioni del Nord-Est d'Italia verso il mare Tirreno; a linee infine frequentatissime e autosufficienti, comunque non comprese tra quelle a scarso traffico, le quali tuttavia non vengono nemmeno prese in considerazione ai fini dell'ammodernamento.

Onorevole Ministro, io so che il problema non può essere ignoto se è vero che si sono studiati e attuati i palliativi di cui parlavo sopra, cioè le automotrici dirette Parma-Verona. Ma ho ragione di ritenere che esso non sia stato adeguatamente valutato in tutta la sua enorme importanza, che oserei quasi definire strategica. Alla voce che ci è giunta da Firenze aggiungo quindi anche la mia: è tempo ormai di procedere con urgenza all'ammodernamento delle comunicazioni tra il Tirreno ed il Nord-Est d'Italia, e non vi è alcuna ragione per differire la soluzione di questo problema.

Non si tratta infatti di linee che rientrino in quei cosiddetti « rami secchi » di cui parla la relazione, bensì di linee che è doveroso valorizzare nell'interesse generale della Nazione, anche per alleggerire il traffico delle altre linee maggiori.

E poichè ho parlato di « rami secchi » consentitemi una sola, telegrafica osservazione: molte volte le linee a scarso traffico sono tali perchè mal servite. Non vorrei quindi che l'Amministrazione si chiudesse in un circolo vizioso: prima di abbandonare o di trascurare le linee cosiddette a scarso traffico, si studi bene se esse possono essere valorizzate e rese più attive da un ammodernamento adeguato e da un migliore servizio. Io penso che il pubblico apprezzi sempre gli ammodernamenti e risponda in modo più largo del previsto.

Un esempio che definirei addirittura clamoroso, in questo settore, è dato dall'istituzione di un servizio direttissimo tra Bologna e Genova. Il servizio tra Bologna e Genova è stato disimpegnato per la prima volta 6 o 7 anni or sono da due elettromotrici create con limitazione stagionale, per portare cioè i bagnanti sulla Riviera di Levante. Questo servizio, istituito a scopo sperimentale, doveva cessare il 20 settembre di un determinato anno. Le Amministrazioni provinciali di Parma e di qualche Provincia vicina, e soprattutto i Consigli comunali interessati, sono intervenuti ed hanno ottenuto dalle Ferrovie dello Stato che in via di esperimento questa coppia di elettromotrici fosse prorogata fino al 7 novembre.

Ebbene, l'esperimento fu così felice, contrariamente a tutte le aspettative (perchè nessuno pensava che tra Bologna e Genova potesse esservi un traffico così intenso attraverso il percorso Parma-La Spezia) che non solo la coppia di automotrici divenne stabile, ma se ne aggiunse una seconda. Oggi la linea Bologna-Parma-La Spezia-Genova è servita da due treni che sono sempre insufficienti perchè affollatissimi; e, nonostante che il compartimento di Bologna continui ad aumentare il numero delle vetture, la folla aumenta sempre in proporzione maggiore.

È questa la migliore conferma che occorre migliorare e ammodernare i servizi prima di decidere eventuali soppressioni di linee.

Ma torniamo al problema delle comunicazioni Brennero-Mar Tirreno.

Per completare questo argomento, rimane da esaminare ancora un punto quanto mai delicato, per quanto non mi sia possibile in questa sede generalizzare la questione. Si tratta di esaminare la possibilità di riscattare la concessione alla Società Veneta per l'esercizio della Parma-Suzzara. Ne ho già parlato a proposito dell'ordine del giorno votato a La Spezia, col quale la stessa Camera di commercio di Firenze ha fatto presente la necessità di riscattare questa linea. (*Approvazione del senatore Caleffi*). Sono lieto che il collega Caleffi, che è di Suzzara, aderisca a questa tesi.

Purtroppo infatti questo tronco costituisce un gravissimo ostacolo allo sviluppo delle comunicazioni fra il Brennero e il Tirreno, in quanto costringe le Ferrovie dello Stato a deviare il traffico attraverso ben tre linee diverse, per congiungere Verona con Parma, mentre la linea diretta sarebbe costituita dal percorso Parma-Suzzara-Verona. Senza indugiarmi su questo argomento, dirò che mi sembra giunta ormai l'ora di riesaminare tutto il problema delle concessioni e di affrontarlo in modo deciso. So bene che se ne è sempre parlato anche in precedenti esercizi finanziari, specialmente quando vennero in discussione le sovvenzioni e le integrazioni da parte dello Stato alle ferrovie concesse; ma so altresì che il problema, per quanto studiato e discusso, non è mai stato affrontato in sede, per così dire, esecutiva. A mo' di indicazione, mi limiterò a dire che, mentre possono apparire ancor oggi giustificate le concessioni per linee automobilistiche, appaiono invece anacronistiche e antistoriche le concessioni di linee ferroviarie, le quali, perlomeno nella loro grande maggioranza, dovrebbero essere revocate; lo esige il pubblico interesse, lo esige l'ammodernamento delle linee, al quale i privati concessionari non possono o non vogliono provvedere, lo esige il progresso.

I privati concessionari ricorrono sempre allo Stato per sussidi di esercizio, quei sussidi di cui il ministro Angelini in questa stessa Aula, nel suo discorso del 21 ottobre 1958, ci ha precisato l'ammontare in 7 miliardi annui, in aggiunta ai 3 miliardi annui di contributo per l'ammodernamento degli impianti. È questo un onere assolutamente ingiustificato. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Mi riferisco al discorso dell'onorevole Angelini: *ex ore tuo te iudico*. Questo onere

è ingiustificato, dicevo, perchè in tal modo le ferrovie in concessione pesano sulla collettività in modo enormemente superiore alle Ferrovie dello Stato, forse per più del doppio.

Per concludere su questo argomento, ritornando al punto dal quale sono partito, debbo affermare che una delle concessioni che merita di essere riveduta per prima è proprio quella della ferrovia Parma-Suzzara, che ostacola lo sviluppo delle comunicazioni in tutta la pianura padana. Con il che, onorevole Ministro, possa finire perchè ho toccato, sia pure rapidamente, gli argomenti che più mi interessavano.

Vorrei però ricordare al ministro Angelini una questione che forse non è di sua esclusiva competenza, benchè riguardi i trasporti su strada, ma che merita un'attentissima considerazione da parte di tutti: l'apertura al traffico di nuovi tronchi stradali e autostradali. A tale proposito, desidero dare lettura di una risposta che è stata data ad una mia interrogazione la quale riguardava lo stesso tratto della linea di cui mi sono occupato fin qui. Con quella interrogazione, numero 780, chiedevo al Ministro dei lavori pubblici se era prevista la costruzione di un tronco autostradale di raccordo tra Verona e l'Autostrada del Sole, e di sapere in quale punto sarebbe stato innestato questo raccordo. Chiedevo testualmente: 1) « se è previsto nel programma di sviluppo autostradale il congiungimento di Verona, e quindi dei paesi a Nord di quella città fino al Brennero, con l'Autostrada del Sole Milano-Napoli; 2) quale sarebbe il percorso di questa autostrada di raccordo; 3) se si è tenuto conto o si intende tenere il debito conto della circostanza fondamentale che il raccordo fra Verona e l'Autostrada del Sole costituisce la spina dorsale delle comunicazioni fra il Brennero e il Mar Tirreno, e che pertanto esso dovrebbe essere costruito in modo da poter raggiungere il più rapidamente possibile la città di Parma e, da questa, l'autocamionale della Cisa. Di fronte a queste imperiose esigenze (aggiungevo), è evidente come sarebbe auspicabile che il raccordo avvenisse attraverso il percorso più rapido e diretto, seguendo la linea Verona-Mantova-Casalmaggiore-Parma. In ogni caso è imprescindibile che esso avvenga quanto meno attraverso il percorso Verona-Modena affinchè possa raggiungere l'Autostrada del Sole in un punto vicino all'innesto con l'autocamionale della Cisa ed adempiere così alla funzione vitale di congiungere il Brennero con il Mar Tirreno ».

Mi pare, onorevoli colleghi, che fosse chiaro il significato di questa interrogazione. Ebbene, sapete come mi è stato risposto da parte del Ministero dei lavori pubblici? Ecco: « Si risponde all'interrogazione anche per conto del Ministero dei trasporti. Nel grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, relativa alla costruzione di autostrade, è indicata fra le autostrade da realizzarsi in un secondo tempo anche l'autostrada Brennero-Verona-Bologna ». Ma di questa autostrada io non avevo parlato; avevo chiesto soltanto come e dove si intendeva raccordare Verona con l'Autostrada del Sole. E ciò senza considerare che un'autostrada Verona-Bologna non potrà mai adempiere alla funzione di collegamento tra Verona ed il Mar Tirreno; potrà semmai adempiere alla funzione di collegamento tra Verona ed il mare Adriatico, ma non col Mar Tirreno!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Verrà collegata con la camionale della Cisa.

OTTOLENGHI. Proprio questo chiedevo.

Comunque, probabilmente, gli uffici incaricati di darmi una risposta hanno svolto, questo compito un po' (come dire?) distrattamente; ed io, onorevole Ministro, da questo *lapsus*, da questa disavventura occorsa alla mia interrogazione, che non ha avuto una risposta pertinente, traggo la conclusione di questo mio forse troppo lungo intervento. E ritorno al punto dal quale sono partito.

Dicevo all'inizio che è necessario il Consiglio superiore dei trasporti: orbene, io penso che se esistesse un Consiglio superiore dei trasporti non si verificherebbero strane situazioni come quella che ho segnalata, per cui un Ministero risponde in un modo diverso da quello di un altro Ministero, e accade che il Ministero dei trasporti si pone in conflitto con il Ministero dei lavori pub-

blici e gli uni e gli altri non danno soddisfazione agli interroganti.

Non ho altro da dire. (*Applausi dalla sinistra*).

Presentazione di disegno di legge e richiesta di procedura urgentissima

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Pietro Canonica » (558).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Chiedo che per questo disegno di legge sia adottata la procedura urgentissima.

PRESIDENTE. In relazione alla possibilità di convocazione della competente Commissione, procederemo alla votazione della richiesta di procedura urgentissima alla fine della seduta.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. È iscritto a parlare il senatore Imperiale. Ne ha facoltà.

IMPERIALE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, senza avere in animo di voler fare dell'ironia, confesso che, di fronte al bilancio che oggi ci viene presentato per l'approvazione, mi si era affacciata l'idea di rileggere quanto avevo avuto l'onore di esporre lo scorso anno anno sullo stesso argomento. E, in verità, tale idea mi era venuta quando, mio malgrado, ho dovuto constatare che il bilancio che è oggi in discussione si presenta sempre a noi come una Cenerentola.

Mi pare, anzi, che di fronte all'eloquente squallore di certe cifre si possa senz'altro affermare, parafrasando un noto adagio: « povero e nudo, vai, bilancio dei Trasporti ».

E, difatti, onorevole Ministro, si presenta forse a noi questo bilancio con una fisionomia diversa dai bilanci degli scorsi anni? Trapela forse dalle cifre che sono sotto i nostri occhi una politica dei trasporti nuova? Sono forse aumentati gli stanziamenti, in modo tale da dare un corso nuovo alla politica dei trasporti? Non ci sembra assolutamente! Sono sempre, purtroppo, le stesse lacune e le stesse esigenze che siamo costretti a prospettare.

Esaminiamo il bilancio nei suoi aspetti più generali. È vero che esso prevede rispetto, al bilancio dello scorso anno, una riduzione di 3 miliardi nel suo disavanzo; è vero ancora che, in base alla legge del 21 marzo 1958, la Azienda è autorizzata a contrarre un mutuo di 30 miliardi; vero ancora che per gli oneri extra-aziendali il relativo rimborso da 52 passa a 55 miliardi.

Verissimo tutto ciò e ne prendiamo anche atto.

Ma sinceramente chiediamoci: con codesti provvedimenti, siamo sulla buona strada per dare un impulso di vita nuova all'Azienda, oppure ci troviamo di fronte ai soliti pannicelli caldi, che nulla risolvono e che sotto certi aspetti aggravano, invece, la situazione?

Veda, onorevole Ministro, anche attraverso un superficiale esame del bilancio presentato dal Governo Fanfani, prima ancora delle sue dimissioni, notiamo che risulta in aumento di 40 miliardi e 900 milioni il bilancio del Lavoro; di 48 miliardi e 900 milioni quello dell'Istruzione; di 33 miliardi e 100 milio-

ni quello dei Lavori pubblici; di 24 miliardi e 200 milioni quello della Difesa, raggiungendo quest'ultimo il 17,5 per cento del bilancio complessivo dello Stato; dimenticato rimane ancora una volta il bilancio dei Trasporti. E che la situazione dell'Azienda, anzichè avviarsi verso un progressivo miglioramento, si vada invece risolvendo in un peggioramento, lo dimostra una semplicissima osservazione. Oltre che con la sua dichiarazione dell'anno scorso, onorevole Ministro, ella ha dovuto riconoscere con i fatti che la contrazione del traffico si va sempre più accentuando, tanto che col bilancio in discussione ha dovuto prevedere un minor gettito di 7 miliardi e 500 milioni, proprio per i prodotti del traffico.

Del resto, dai dati che sono stati pubblicati dalla stessa Amministrazione delle ferrovie, rileviamo che la flessione del traffico, che aveva cominciato a manifestarsi nel 1957, ha purtroppo ricevuto conferma durante il 1958. Durante i primi nove mesi del 1958, difatti, il numero dei viaggiatori trasportati dalle Ferrovie è stato pari a 272 milioni e 400 mila unità, contro 273 milioni nel corrispondente periodo del 1957. Più sensibile ancora si rileva la riduzione del traffico merci passato, nei due periodi indicati, da 46 milioni e 700 mila a 40 milioni e 700 mila tonnellate. Tradotto il divario in termini economici, si constata che, mentre il prodotto del traffico viaggiatori ha potuto segnare tra i due periodi un incremento di circa 3 miliardi, quello del traffico merci, invece, ha subito una diminuzione di oltre 5 miliardi.

Il problema della flessione del traffico è indubbiamente complesso perchè, oltre il settore dei trasporti, investe anche quello dell'economia del Paese, ma, mantenendoci nel campo che a noi in questo momento più interessa, è evidente che si riaffaccia in tutta la sua importanza il problema dell'ammodernamento e del potenziamento dell'Azienda che è il problema chiave per la conservazione e l'acquisizione di nuovo traffico.

Quali leggi abbiamo a nostra disposizione per poter affrontare seriamente questo problema? L'unica legge che dovrebbe provvedere all'ammodernamento ed al potenziamento dell'Azienda, è quella del 21 marzo 1958. Ebbene, bisogna convincersi che, con quella legge, il problema dei trasporti ferroviari non viene assolutamente affrontato come dovrebbe esserlo. Nè seriamente verrà affrontato col finanziamento per l'attuazione della seconda fase del piano quinquennale. Siamo assai lontani dai 700 miliardi previsti dal Piano Vanoni e siamo assai lontani da quanto effettivamente occorre per affrontare, seriamente, le necessità che presenta l'Azienda.

Occorre ben altro per la piena vitalità di questo grande organismo.

Intanto non si lesina con le società private appaltatrici delle linee in concessione. È questo un fetido bubbone che assolutamente non si vuole eliminare. Ed intanto il contribuente paga, sempre paga.

Un significativo confronto è stato fatto dal senatore Corbellini, al recente convegno della Confederazione della municipalizzazione, tra le spese che lo Stato sostiene per mantenere in vita le linee in concessione e quelle che sostiene per le linee nazionalizzate. Da quel confronto è emerso che lo Stato spende, in via relativa, per i trasporti in concessione, tre volte di più di quanto spende per le Ferrovie statali.

CORBELLINI. Lo Stato ha linee a traffico molto importante, oltre i rami secchi.

IMPERIALE. E perchè, senatore Corbellini, questa precisazione non l'ha fatta in quella sede, e se ne ricorda, invece, in questa? Per essere più precisi, proprio lei ha messo in evidenza questo: per le linee statali il *deficit* è di lire 1,25 per viaggiatore-chilometro, mentre per i trasporti sovvenzionati è, per la stessa unità, di lire 3,04, ed ha aggiunto ancora che questo *deficit* (del resto lo sappiamo tutti!) viene completamente coperto dalle sovvenzioni dello Stato; senza dire che si stanziano ...

GENCO. Passando allo Stato le ferrovie in concessione, il *deficit* si riduce da tre lire ad una lira e 25 centesimi? Questo è il problema.

IMPERIALE. Il discorso, in questo caso, diventa molto più lungo e, se il Presi-

dente me lo consente, dirò qualcosa in merito. A parte che in molti casi, sullo stesso percorso, le società di autostrasporti sono le stesse Società private appaltatrici di linee in concessione, le quali fanno la concorrenza a se stesse sapendo che il *deficit* viene coperto da sovvenzioni statali, rimane il fatto che io, sui *deficit* di quelle società, proprio non ci giurerei! Ed è da aggiungere, come stavo per dire, che si stanziano cospicue somme per l'ammodernamento di quelle ferrovie, senza poi che l'ammodernamento si compia. Ed anche questa è una questione molto importante. E ci sarebbero ancora molte altre cose da aggiungere, senatore Genco!

Si impone dunque una politica nuova nel campo dei trasporti. Del resto, siamo forse i soli ad insistere per un orientamento diverso in questa delicata materia? Sono gli organi tecnici ed amministrativi; è il contenuto delle stesse relazioni di maggioranza che accompagnano i bilanci che di anno in anno si presentano per l'approvazione; è lei stesso, onorevole Ministro, responsabile della politica del Dicastero, sebbene in forma cauta e velata, a chiedere quanto, in sostanza, chiediamo noi dell'opposizione. Per una più rispondente politica dei trasporti, che cosa si postula da tutte le parti? Soprattutto questo: più adeguati finanziamenti. E ciò si chiede non soltanto per una maggiore acquisizione di traffico, non soltanto per tener fronte alla concorrenza degli autotrasporti, ma anche, e forse soprattutto, per non perdere ancora terreno, come si è verificato nel 1957 e nel 1958. D'altra parte, non conosco i risultati che potrà dare il 1959.

In un articolo a cura della Direzione generale delle ferrovie, apparso lo scorso gennaio sulla rivista « Ingegneria ferroviaria », in cui si tratta il problema del potenziamento della rete, ancora una volta si chiede che occorre concentrare gli sforzi: 1) nell'ammodernamento degli impianti delle linee a più intensa circolazione; 2) nel potenziamento delle linee adducenti ai transiti ferroviari internazionali; 3) nell'incremento del parco rotabile, sia dal lato quantitativo che da quello qualitativo, onde ottenere una consistenza numerica adeguata alle esigenze del traffico viaggiatori e merci e per poter disporre di mezzi moderni, tecnicamente più efficienti e indiscutibilmente più economici nell'esercizio. E, *repetita juvant*, rientra nei voti dell'Amministrazione — aggiunge la stessa Direzione generale — che, in una lungimirante visione della priorità degli investimenti interessanti i trasporti in generale, possa essere nel 1959 proposto dal Governo e concesso dalle Camere legislative il finanziamento della seconda fase del piano quinquennale.

Sono, codeste, più che giuste attese, anzi dirò più che giuste rivendicazioni che pongono i tecnici della nostra Amministrazione.

D'altra parte, che cosa è scaturito dalla 18ª sessione dell'Associazione internazionale del Congresso delle strade ferrate svoltasi a Madrid lo scorso anno, dal 29 settembre al 7 ottobre? Conclusione prima: esiste, in generale, un notevole arretrato nel rinnovamento e nell'ammodernamento sia degli impianti fissi che del materiale rotabile, ed a questa situazione, onorevole Ministro, ella sa che il nostro Paese non sfugge assolutamente.

Conclusione seconda: questo arretrato può essere spiegato come conseguenza delle distruzioni della guerra; ma la ragione principale risiede nel fatto che i prodotti del traffico delle ferrovie sono insufficienti per finanziare, essi soltanto, il rinnovamento e l'ammodernamento degli impianti. Quindi finanziamenti da parte dei Governi.

Conclusione terza: quello che lo Stato dà alle ferrovie per coprire i *deficit* è, in generale, troppo per morire e troppo poco per vivere.

Conclusione quarta: il ritardo nel rinnovamento e nell'ammodernamento degli impianti rende più grave la posizione tecnica e finanziaria delle ferrovie di fronte ai concorrenti. Ne risulta un aumento progressivo dei disavanzi, aumento che, a sua volta, comporta sovente una pressione crescente sugli ammortamenti.

Ma un orientamento del genere non rimane soltanto la caratteristica di quel convegno. È un orientamento, invece, che troviamo in tutti gli altri convegni ed in tutte le riunioni del Consiglio dei Ministri europei dei trasporti, Consiglio al quale aderiscono ben 17 Paesi. Nella sessione di quel Consiglio tenutasi a Parigi il 16 maggio 1957, ancora una

volta si pone l'accento sulla necessità di eliminare dal bilancio delle ferrovie gli oneri extra-aziendali e di modernizzare le reti in relazione allo sviluppo dei traffici. Ed anche al quinto Convegno internazionale delle comunicazioni, svoltosi a Genova dal 7 al 13 ottobre 1957, è stato ripetuto il *leit motiv* della necessità dell'ammodernamento tecnico, con impiego dei necessari investimenti finanziari. E nell'ultima conferenza del Consiglio dei Ministri europei dei trasporti, tenuta a Roma il 23-24 ottobre 1956, e svoltasi sotto la sua presidenza, onorevole Ministro, è stato perfino determinato che, per i 17 Paesi facenti parte di quel Consiglio, occorrono investimenti per 4.040 milioni di dollari, con la previsione, per il periodo 1957-60, di un aumento del 14 per cento per il traffico ferroviario merci e del 7 per cento per il traffico ferroviario viaggiatori.

Come diversa è la realtà nei confronti di quei buoni propositi!

E la realtà è che gli investimenti si fanno sempre più attendere, ed intanto si continua a perdere traffico.

Quanto è accaduto nel 1957, e che si è ripetuto, aggravato, lo scorso anno, ci dovrebbe essere per lo meno di ammaestramento. Per il 1957, circa la flessione del traffico, si sono messi giustamente in evidenza gli effetti negativi della famosa recessione. E bene si è fatto a chiamare le cose col loro vero nome. Ma cosa ci dirà, onorevole Ministro, per la flessione che si è verificata nel 1958? E che cosa ancora ci dirà per la flessione che ella prevede col bilancio in discussione?

È indubbiamente una chiara realtà, anche se da parte del Governo non la si vuole riconoscere, che l'andamento dell'economia italiana sta avvertendo una grave depressione, con conseguente aumento della disoccupazione e riduzione di utilizzo degli impianti produttivi. È vero ancora che la diminuita produzione e la tendenza all'accrescimento delle giacenze non possono non avere effetti negativi nei confronti dei trasporti; ma il fatto è che le ferrovie non vanno perdendo traffico soltanto in senso assoluto, vanno perdendo traffico anche nei confronti degli autotrasporti.

Da alcuni dati, pubblicati dal Consiglio economico europeo, si rileva che la ripartizione in percentuale dei viaggiatori-Km., tra i trasporti ferroviari e quelli stradali, è la seguente: per il 1951, il 41,2 per cento a favore della strada, il 58,8 per cento a favore della ferrovia. La situazione nel 1951, come si rileva, rimane ancora a favore della ferrovia. Negli anni successivi segue un crescendo continuo a favore della strada, fino ad arrivare al 1956 — ultimi dati pubblicati — che ci dà questi risultati: 56 per cento a favore della strada, 44 per cento a favore della ferrovia. La situazione dunque, dopo il 1951, si è capovolta a favore della strada. E non parliamo della ripartizione delle tonnellate-chilometro di merci tra i trasporti ferroviari e quelli stradali, perchè in questo campo c'è veramente da essere preoccupati, particolarmente se si tiene conto che alle ferrovie lo utente, per ragioni di economia, destina materiale povero, che non compensa, per le tariffe che si devono praticare, neanche le spese di esercizio.

Il caso, quindi, della flessione del traffico che si è dovuta registrare nel 1957 e che si è ripetuta, aggravata, nel 1958, a causa della nota recessione, se effettivamente ha prodotto un perturbamento dei nostri traffici ferroviari per quei periodi, non deve servirci da pannicello caldo per mascherare una malattia diventata cronica e che richiede i suoi energici provvedimenti.

Orientandoci diversamente, onorevole Ministro, non faremmo altro che ingannare noi stessi.

La realtà è che, nel campo dei trasporti terrestri, l'autostrada ha soppiantato la ferrovia e allo stato attuale delle cose bisogna escogitare i mezzi più idonei perchè la ferrovia, senza dichiarare guerra al mezzo concorrente, imbocchi la giusta strada per riprendere quel traffico che, per ovvie ragioni, le compete.

Confesso che qualche volta, forse per la lunga consuetudine di vita che ho avuto con l'Amministrazione delle ferrovie, mi viene spontanea la domanda: entra nell'ordine naturale delle cose che l'utente si orienti preferibilmente verso l'autotrasporto piuttosto

che verso la ferrovia? La risposta non può che essere negativa.

È vero che l'autotrasporto non ha tanti adempimenti da compiere quanti ne ha invece l'Amministrazione delle ferrovie; è vero che ancora non si è compiuta una ricerca onesta sugli oneri gravanti sull'Azienda ferroviaria e su quelli che gravano sugli autotrasporti; è vero che gli autotrasportatori fanno compiere al proprio personale turni di lavoro veramente bestiali ed antiumani; è vero ancora che gli autotrasportatori si agevolano grandemente del mancato coordinamento tra strada e rotaia; è vero che tutto ciò crea una posizione di vantaggio dell'autotrasporto nei confronti della ferrovia. Sono indubbiamente vere tutte queste cose. Ma chiediamoci anche, e chiediamocelo onestamente: gli autotrasportatori, per i loro mezzi di lavoro, hanno il borsellino stretto così come lo ha il Governo per l'Azienda ferroviaria?

Dai dati resi noti dal Consiglio economico europeo, in ordine all'incremento del parco automobilistico dei 17 Paesi del Consiglio economico dei Ministri dei trasporti, si constata che quel parco, dalle 9.285.971 unità del 1951, è passato alle 16.024.463 unità nel 1955, con un incremento di circa il 73 per cento. Questi dati si riferiscono al 1955, e mi sono fermato ad essi perchè dobbiamo ritenerli i più attendibili per la fonte dalla quale provengono; ma sappiamo che il settore automobilistico è in continuo incremento.

Per quanto riguarda il nostro Paese, dalle cifre concernenti le iscrizioni al Pubblico Registro, rileviamo che nei primi 10 mesi del 1958 le immatricolazioni di autocarri sono aumentate, nei confronti dello stesso periodo dell'anno precedente, di circa 1.200 unità. E i competenti del ramo informano che si tratta di rinnovamento del parco motoristico; rinnovamento, aggiungono subito, imposto dalla esigenza della concorrenza, la quale comporta l'uso di veicoli di portata sempre maggiore, onde ottenere minori spese d'esercizio.

Onorevole Ministro, si sta mettendo la ferrovia in condizioni tali da sostenere l'urto della concorrenza? Non ci pare!

Per il trasporto merci, il numero dei carri a disposizione del pubblico non ha raggiunto neanche il contingente che si aveva nel 1938-1939, sebbene il trasporto delle merci, nei confronti di quella data, sia grandemente aumentato. Occorrerebbero ancora circa 10 mila carri per raggiungere la consistenza di quel parco. E intanto, soltanto nel giro di due anni, si potranno avere i 6.724 carri che fanno parte della fornitura di nuovo materiale alla fine del 1958.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Purtroppo c'è una eccedenza di 15 mila carri al giorno.

IMPERIALE. Questo dipende dalla concorrenza che la ferrovia ancora non vuol combattere, proprio per favorire gli autotrasporti.

ANGELINI. *Ministro dei trasporti.* La situazione si verifica in tutto il mondo.

IMPERIALE. La stasi commerciale che è nel nostro Paese ...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Malgrado i 5 mila carri moderni costruiti e l'aumento dei carri frigoriferi, abbiamo la eccedenza giornaliera che le ho detto. Ciò significa che la deficienza non è nel parco merci: è la situazione generale, che si verifica del resto anche in tutti gli altri Paesi.

IMPERIALE. A parte la stasi commerciale, del nostro come degli altri Paesi del mondo occidentale che hanno subito l'ondata recessiva che ci ha regalato l'America, perchè, come ella afferma, non si ricorre, come una volta, al trasporto ferroviario? Qui è il problema!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Caro senatore Imperiale, in Germania i trasporti su strada ferrata e quelli su autoveicoli sono regolati da un unico organismo, il quale stabilisce quando le merci debbano essere avviate per ferrovia e quando debbano essere avviate su strada. Malgrado tale regolamentazione, la diminuzione del traffico merci, mentre da noi è stata del 9 per cento nel 1958, in Germania è stata del 18 per cento. Ma di questo parleremo in sede di replica.

Purtroppo questo è il problema, e tre anni fa, preoccupati appunto di evitare una carenza del parco merci e desiderosi di riordinarlo, abbiamo fatto una ordinazione di 5 mila carri. Oggi invece abbiamo una eccedenza di 15 mila carri circa. Questi sono i dati.

IMPERIALE. Quale è la ragione di questa giacenza? Il problema si sposta dal settore dei trasporti a quello dell'economia generale dei Paesi occidentali. Il fatto stesso che avete ordinato la costruzione di 5.000 carri e che oggi ve ne troviate una eccedenza di 15 mila, sta a dimostrare la crisi che attraversa il mondo occidentale, crisi ciclica che pure non avete previsto.

Per quanto riguarda la Germania, la diminuzione del traffico merci è stata più imponente che da noi proprio perchè si tratta di un Paese altamente industrializzato e perchè ivi la recessione ha colpito anche la produzione del carbone. Nel nostro Paese la situazione rimane però sempre aggravata dal mancato ammodernamento. Certo è che il parco carri del 1938-39 non ancora è ricostituito.

Mortificante si presenta anche la situazione per i posti a sedere a disposizione del pubblico. (*Interruzione del senatore Gramegna*). E, difatti, il numero dei posti a disposizione dei viaggiatori al 30 giugno 1939 era di 536.624; al 30 giugno 1956 era di 609.834, con un aumento, rispetto al 1939, di appena il 14 per cento, mentre il numero dei viaggiatori è aumentato di circa il 100 per 100, se non di più.

Questo stato di cose, onorevole Ministro, espone anche lei a puntate ironiche da parte della stampa. Senta, per esempio, cosa scriveva il 19 gennaio scorso « L'Informatore Parlamentare »: « Il Ministro dei trasporti, onorevole Angelini, che è una amabile persona » (sottoscrivo questo giudizio) « dovrebbe fare quello che, alcuni mesi fa, fece il Sottosegretario onorevole Sullo in una azienda statale. E cioè, presentarsi come privato cittadino ad una biglietteria ferroviaria, mettiamo di Milano, Torino, Napoli o Bologna ed acquistare un biglietto di 1ª o di 2ª classe: vedrà che dovrà impiegare in media una decina di minuti per raggiungere il sospirato sportello. Avuto il biglietto, entrerà in stazione. Ma se l'onorevole Angelini vi si recherà almeno un'ora prima della partenza, probabilmente riuscirà anche a trovare posto, differentemente dovrà adattarsi a viaggiare in piedi nel corridoio. Se poi egli, anzichè partire, per il suo esperimento di viaggiatore privato, da una stazione di inizio, avesse, invece, vaghezza di partire da Bologna, da Parma, da Genova o da Bari, allora dovrebbe in anticipo rinunciare alla speranza di viaggiare stando a sedere. Un viaggio, quindi, di inferno. Lo facciamo, allora, questo viaggio sperimentale, onorevole Angelini? ».

SACCHETTI. Se viaggiasse su un treno operaio, sarebbe ancora peggio!

IMPERIALE. Persino sul rapido Roma-Puglia, molte volte, anche come parlamentari, non riusciamo a trovare posto.

Sono cotesti, e non altri, i motivi per i quali i viaggiatori, anzichè orientarsi verso la ferrovia, si orientano diversamente, a meno che non siano presi per il collo quando si tratta di viaggi a lungo percorso.

D'altra parte, bisogna aggiungere che il prezzo che si paga per un viaggio con gli autotrasporti è notevolmente inferiore a quello che viene praticato dall'Amministrazione delle ferrovie. Così ad esempio, un viaggio da Foggia a Napoli, con gli autotrasporti costa 835 lire, mentre con la ferrovia, in 2ª classe, ne costa 1.290.

Onorevole Ministro, adesso si viaggia con gli occhi aperti; e qual è quel cittadino che vuol pagare di più per viaggiare in ferrovia piuttosto che con gli autotrasporti? Ecco ancora un'altra convenienza che si aggiunge alle altre in favore degli autotrasporti nei confronti della ferrovia.

E fin qui abbiamo parlato del numero dei posti a sedere che oggi la ferrovia può mettere a disposizione del viaggiatore; ma non le pare, onorevole Ministro, che sia anche molto importante esaminare dal punto di vista qualitativo quei tali posti a sedere messi a disposizione del pubblico?

Dalla stampa nazionale ampio rilievo è stato dato al nuovo servizio audio-treno entrato in funzione, se non erro, il 15 marzo

1959 sulla linea Roma-Venezia. Dicono ancora le cronache che anche il « Settebello » è stato reso più confortevole con la presenza di *hostesses* e rimodernato per offrire numerose altre comodità. E va bene: moltiplichiamo ed ammoderniamo pure queste « frecce » a titolo di prestigio nazionale, per i tanti turisti che affollano le nostre spiagge ed i nostri centri artistici; rendiamo più comodo il viaggio agli uomini di affari. Ma non le pare, onorevole Ministro, che rientrino nel quadro del prestigio nazionale anche certe linee e certo materiale rotabile che circola ancora, e soprattutto, nell'Italia meridionale? Anche per quest'altra circostanza sarebbe opportuno che ella, onorevole Ministro, intraprendesse un viaggio da privato cittadino su certe linee e certi convogli che rallegrano il nostro spirito ed il nostro corpo, soprattutto nel nostro Mezzogiorno.

Lo scorso anno, io misi in rilievo i vari errori che, nella politica dei trasporti, si vanno commettendo a causa della voluttà di arrivare al pareggio del bilancio, senza peraltro sanare le manchevolezze che tutti riscontriamo nell'Azienda. Agli altri errori pare che oggi se ne voglia aggiungere un altro: l'aumento delle tariffe.

Dell'aumento ci dà notizia l'ufficiosa A.R.I., la quale precisa anche che l'aumento sarebbe del 10-12 per cento per la 2ª classe e del 4 per cento per la 1ª. Non è escluso — aggiunge la stessa agenzia — che si addivenga ad un aumento percentuale unico per tutte e due le classi, nella misura del 10 per cento. Nessuna smentita è stata data al riguardo, il che fa nascere il giusto sospetto che l'aumento delle tariffe entri nei piani del Ministero dei trasporti. E tanto più si ha il diritto di sospettare che ci si avvii verso un aumento di tariffe, in quanto la notizia è stata diramata all'indomani della visita fatta a lei, onorevole Ministro, e al Direttore generale delle nostre ferrovie, dal Presidente della Unione internazionale delle ferrovie. D'altra parte, si sa che uno dei problemi di cui la Unione internazionale si sta occupando è appunto l'unificazione delle tariffe ferroviarie nel quadro del M.E.C. Quest'altro provvedimento sarà un'altra croce e delizia del Mercato comune.

Onorevole Ministro, ho già fatto presente che i prezzi praticati dagli autotrasportatori sono notevolmente inferiori a quelli praticati dalle nostre ferrovie. Aumentando le tariffe vogliamo decisamente perdere altro traffico? Vogliamo proprio dimenticare che, soprattutto, la ferrovia assolve a una funzione squisitamente sociale e che ogni aumento di tariffe produce un disordine nella economia del Paese? È stato detto che le tariffe in uso nelle nostre ferrovie sono più basse rispetto a quelle in vigore presso altri Paesi europei. Non ho motivo di ritenere il contrario, anche perchè la fonte dalla quale provengono queste informazioni è fonte bene informata. Ma quando codeste cose si dicono, si dimentica, però, di fare anche un raffronto tra lo sviluppo economico del nostro Paese e quello del Paese che si prende a paragone e, soprattutto, si dimentica di fare un raffronto fra il reddito dei nostri lavoratori e quello dei lavoratori di quei tali altri Paesi. Forse soltanto per fare una bella scorrazzata in terra straniera la nostra mano d'opera emigra? Oppure è costretta ad abbandonare la propria casa e la famiglia per cercare altrove un pezzo di pane meno amaro? E pensiamo alla grande massa di lavoratori di tutte le categorie, che la mattina e la sera fluisce e defluisce dai grandi centri di lavoro, e ci renderemo conto del grave danno che arrecheremmo al loro bilancio familiare con un provvedimento come quello fatto intravedere. D'altra parte, ella sa, onorevole Ministro, che quelle che stiamo dicendo non sono cose nuove. Sono le stesse cose che pochi mesi or sono ella ci disse sullo stesso argomento in quest'Aula, durante la discussione del passato bilancio. Le facciamo nostre e le ribadiamo perchè sappiamo che l'aumento delle tariffe è stato sempre uno zuccherino che ha fatto gola. Ma i peccati di gola si scontano! In passato, per quel peccato, commesso da qualche suo predecessore, abbiamo pagato lo scotto della perdita di non poco traffico. Non si ripeta quell'errore! L'azienda ferroviaria soffre di non pochi malanni; agli altri non si aggiunga anche quello dell'aumento delle tariffe!

Sintetizzando il nostro pensiero su quanto fin qui abbiamo avuto l'onore di esporre, riteniamo che il Governo debba innanzitutto

imporsi il problema di potenziare le nostre strade ferrate per poter sostenere, con mezzi adeguati, l'urto della concorrenza che, si sa, è tenace e vuol mantenere anche in campi non di sua spettanza il proprio sopravvento. Ciò si può ottenere soltanto con adeguati ed urgenti stanziamenti e non già con ripieghi che spesso hanno danneggiato, anzichè favorire, lo sviluppo dell'Azienda. Stanziamenti indubbiamente ce ne sono stati e continuano ad essercene, ma essi sono stati e sono tuttora insufficienti per la lotta cui è chiamata l'Azienda.

È stato detto e ripetuto che il problema è quello di reperire i fondi. Non è a questa parte politica che si può muovere un addebito del genere, perchè non in una, ma in mille occasioni, abbiamo prospettato dove e come i fondi siano reperibili. In termini generali, non avendo in questo momento altra possibilità, vi diciamo che si tratterebbe di dare alla nostra politica un nuovo indirizzo economico. Ma di ciò il Governo della Democrazia cristiana non vuol saperne. Intanto l'Azienda va sempre più perdendo terreno, ed è naturale che in noi sorga il giusto sospetto che si abbia in animo di favorire le aziende private ed i loro imprenditori, anzichè incrementare l'Azienda di Stato.

Poco fa ho citato un articolo apparso sulla rivista « Ingegneria ferroviaria », con il quale la Direzione generale delle Ferrovie auspica che venga proposto dal Governo, e concesso dalle Camere legislative, il finanziamento della seconda fase del piano quinquennale. Quel disegno di legge noi non lo vediamo ancora. Perchè si fa tanto attendere? Ha forse vergogna, ha forse paura di presentarsi in Parlamento? Eppure è una richiesta avanzata dalla Direzione generale!

Una via di uscita per migliorare la situazione poteva trovarsi in un razionale coordinamento tra strada e rotaia, ma, purtroppo, il disegno di legge che avrebbe dovuto istituire l'organo competente, per deliberare intorno a quella delicata ed importante materia, fu ritirato e di esso più non si ragiona. Mi riferisco al disegno di legge che avrebbe dovuto istituire il Consiglio superiore dei trasporti. Quel disegno di legge fu ritirato perchè, si disse, sarebbe stato presentato in veste migliorata; ma esso, evidentemente, è rimasto solo nelle buone intenzioni del Ministro dei trasporti. Oggi pare che in sostituzione del Consiglio superiore dei Trasporti ci si voglia indirizzare verso un altro Consiglio: quello dell'Economia. Certo, non staremo a bisticciarci se devolvere a questo o quel Consiglio il compito di provvedere al coordinamento. Faccia chi meglio può! L'importante è che al coordinamento si provveda, e si provveda con sollecitudine, perchè il problema non ammette più rinvii.

È urgente e necessario che, alla lotta sfrenata e senza quartiere nella concorrenza, subentri un sistema di coordinamento che favorisca sia la strada che la ferrovia: ne guadagnerà il singolo, ne guadagnerà la collettività.

Vorrà ella, onorevole Angelini, provvedere finalmente a codesta inderogabile necessità?

Saprà ella resistere alla tentazione dello aumento delle tariffe?

Avrà la forza di vincere l'ostinata resistenza del Governo e di ottenere quindi gli investimenti necessari per far uscire dalla situazione in cui si trova l'Azienda ferroviaria?

Tra tanti interrogativi, una cosa è certa: è certo che noi, nell'interesse del Paese, nell'interesse della collettività, continueremo a lottare perchè la più grande azienda nazionalizzata dallo Stato prenda il ruolo che le compete nel campo dei trasporti terrestri.

Onorevole Ministro, abbiamo parlato, ed era necessario che lo si facesse, della necessità di imprimere un corso nuovo alla politica dei trasporti. Ci sembra doveroso, in questa occasione, non dimenticare il ferroviere con i suoi molteplici problemi, perchè, non occorre ricordarlo, esso rimane sempre al centro, come elemento primo di quel grande strumento di progresso e di civiltà che è la ferrovia. Non è quindi per prammatica che solleviamo alcune questioni inerenti al personale, ma siamo spinti a ciò dal vivo desiderio di rendere la più armonica possibile tutta la vita dell'Azienda.

Onorevole Ministro, ho sempre insistito, ed insisto ancora, sulla necessità di una maggiore democrazia nell'Azienda e, non a caso,

ora pongo per primo questo problema. Il ferroviere è stato sempre fedele custode delle sue libertà democratiche ed occorre tener conto di questo inoppugnabile dato di fatto. Qualche volta, di fronte a certe necessità contingenti, ha saputo anche stringere la cinghia, ma ha sempre lottato contro tendenze e sistemi che volessero condizionare o limitare le sue libertà. È questo un problema di vitale importanza anche per lo stesso buon andamento dell'Azienda perchè — mi sembra perfino ovvio dirlo — migliori e più comprensivi rapporti di lavoro migliorano anche il servizio. D'altra parte, si sa che quando viene a mancare la libertà nelle aziende, la libertà viene a mancare anche nel Paese ed i ferrovieri non sono disposti a cedere il passo alla reazione.

Dopo questo breve, ma pur necessario preambolo, passo a trattare di alcuni casi concreti in cui si avverte carenza di democrazia nell'Azienda, un certo desiderio di voler ritornare a sistemi e pratiche che il tempo e la maturità politico-sindacale dei ferrovieri hanno cancellato per sempre.

Onorevole Ministro, ancora troppo spesso si dispongono trasferimenti senza che nulla, proprio nulla, abbiano a che vedere con le esigenze del servizio. Tra l'altro, lo dimostrano anche i numerosi ricorsi che, al riguardo, dagli interessati sono stati inoltrati al Consiglio d'amministrazione dell'Azienda. Quando, in molti casi, si va a fare un'indagine scrupolosa, quelle tali esigenze di servizio si traducono in atti di sopruso contro attivisti sindacali o contro ferrovieri iscritti a partiti politici non conformisti. Tutto ciò costituisce un malcostume che ella, onorevole Ministro, ha il dovere di reprimere. E si tratta di malcostume che veramente avvelena non soltanto la vita dell'Azienda, ma anche la vita del Paese.

Fino a prova contraria, nel nostro Paese vige una Costituzione che riconosce la libertà di pensiero a tutti i cittadini, e certi atti di arbitrio non possono, non debbono essere tollerati.

In proposito, onorevole Ministro, ella deve intervenire senza riguardi, anzi con forza contro chicchessia.

In questa materia siamo arrivati al punto che è occorsa una recente circolare del Direttore generale delle Ferrovie per far rilevare a chi di ragione « che non sempre — sono parole del Direttore generale — i trasferimenti del personale vengono disposti con l'osservanza dell'articolo 46 dello Stato Giuridico, il quale richiede anche una adeguata motivazione dei provvedimenti ». Quale valore e quale significato dobbiamo dare a questa circolare? Mi pare che sul valore e sul significato di quella circolare non vi possa essere alcun dubbio: quella circolare, seppure nella forma vuole richiamare al rispetto di un puro atto formale, nella sostanza deve intendersi un richiamo contro certi soprusi che si commettono nei trasferimenti del personale. Questo e non altro è il significato da dare a quel documento.

Indubbiamente non possiamo non apprezzare le buone intenzioni di quel Direttore generale per stroncare certi arbitrii che minacciano di diventare, purtroppo, sistemi, ma la questione è tanto seria e tanto grave che, più che circolari, che lasciano il tempo che trovano, si impone un indirizzo nuovo da dare all'Azienda in materia di democrazia. E il buon esempio deve partire dall'alto. Il buon esempio, onorevole Ministro, deve partire da lei che dirige il Dicastero, con provvedimenti intonati alla nostra Costituzione.

Signor Ministro, mi sa spiegare (e non è il primo anno e non è la prima volta che lo dico) perchè si oppone tanta resistenza nel dar vita ad una nuovo statuto per i Dopolavoro? Eppure lei l'anno scorso, personalmente, mi promise che il nuovo statuto sarebbe stato pubblicato; purtroppo esso rimane ancora nelle sue buone intenzioni. Da tutte le parti si riconosce che lo statuto in vigore è antidemocratico; i sindacati, da anni, stanno conducendo una lotta per la sua modifica; nel Parlamento, da sempre, si va avanzando la stessa richiesta, eppure quel vecchio statuto rimane là, fermo, impettito come un vecchio gendarme tedesco, quasi come simbolo per fare intendere che per la democrazia, a Villa Patrizi, non v'è posto. Eppure, signor Ministro, ella sa che non è da oggi che con i sindacati è stato concordato un nuovo statuto. Mi sa dire perchè quel do-

cumento non vede ancora la luce? Faccia una dichiarazione, una buona volta, su questa questione!

Ed è appunto con queste posizioni schiettamente antidemocratiche che si debbono spiegare certi arbitrii che, purtroppo, nella Azienda si vanno ancora verificando. Ed io ho parlato soltanto dei soprusi perpetrati nei trasferimenti del personale, ma a quei soprusi potrei aggiungere anche quelli che si verificano nelle promozioni e per i posti di dirigenza negli impianti. Si tratta, quindi, di tutto un sistema che va modificato, anzi, sotto certi aspetti, va addirittura rivoluzionato. E giova ripeterlo: il buon esempio deve partire dall'alto, deve partire da lei, signor Ministro, con provvedimenti ispirati ai tempi nuovi, ispirati alla nostra Costituzione. Stia tranquillo, onorevole Ministro, che, se quei provvedimenti verranno, i primi ad applaudirli saranno i ferrovieri, saremo noi.

In materia di democrazia nell'Azienda, per esempio, salutiamo con vero compiacimento la determinazione di costituire delle Commissioni di incontro, anche a livello compartimentale, per la contrattazione preventiva delle condizioni di lavoro. Indubbiamente, è questo un provvedimento che fa compiere un passo innanzi alla democrazia nell'Azienda. Ma, sinceramente, mi chiedo: perchè, onorevole Ministro, si è voluta turbare questa nuova acquisizione alla democrazia limitandola a scambi di vedute, come dice la circolare del Direttore generale, e non estendendola a vere e proprie contrattazioni con l'Amministrazione? Lo scambio di vedute non comporta, ovviamente, alcun impegno da parte di chi discute, e lo scopo degli incontri mi pare venga così frustrato. Occorrono, dopo la discussione, dei reciproci impegni e questi si possono ottenere soltanto attraverso la contrattazione. Vogliamo augurarci che questo passo avanti ella, onorevole Ministro, lo voglia far compiere alla Direzione generale.

Altri rilievi, ancora, potrei muovere in materia di democrazia nell'Azienda. Ma non voglio appesantire troppo il mio intervento. Ritengo sia sufficiente quanto ho già avuto l'onore di esporre, con la speranza che provvedimenti si vogliano adottare al riguardo, onde evitare turbamenti nell'Azienda.

Poche parole spenderò per quanto riguarda alcune rivendicazioni economiche del personale. Poche parole, non già perchè quei problemi non siano meritevoli di tutta l'attenzione del Senato, ma perchè, attraverso l'azione dei sindacati, ella conosce il pensiero dei ferrovieri al riguardo. Si tratta, in generale, di una revisione delle attuali competenze accessorie, sia sotto forma di ritocchi tabellari, sia, come in alcuni casi, mediante una diversa modalità di corresponsione.

Cito qualche caso. Per il personale di macchina, ad esempio, è ancora in vigore il decreto-legge n. 1631 del 1923, ed è ancora in vigore il pagamento ad ore-chilometri. C'è da rilevare, per quanto riguarda questi due problemi, che siamo ancora fermi al 1923.

Questa data ci dice tutto!

È necessario quindi operare, in questa materia, una trasformazione veramente decisiva sia nel campo dei sistemi di lavoro e dei turni, sia nel campo delle competenze accessorie,

Cito un altro caso. Il premio di operosità, per il personale di manovalanza, va da un minimo di 60 lire ad un massimo di 200 lire al giorno. E ciò in base alle mansioni disimpegnate ed al giudizio di rendimento espresso dal capo dell'impianto. Innanzitutto, al riguardo, vi sarebbe da chiedere: quanti sono gli agenti che godono del massimo di quel premio? Una statistica ci rivelerebbe lo spirito e la mentalità con cui certi premi vengono concessi, giacchè purtroppo, anche in questo, come in altri campi, ci troviamo di fronte al criterio percentualistico.

Ma non è di questo che volevo parlare, sebbene la questione sia tanto importante. Il problema sul quale ritengo opportuno richiamare l'attenzione del Senato è un altro. Onorevoli colleghi, non vi pare che parlare di premio di operosità, ed assegnare ad un agente, per tale premio, 60 lire al giorno, con quella dizione, desti per lo meno ilarità? Ed allora, onorevole Ministro, delle due l'una: o ci decidiamo a cambiare dizione a quel premio, o aumentiamo e unifichiamo le

sue cifre. E mi pare che tra le due vie, dati i tempi che corrono, la scelta non sia difficile!

E per l'adeguamento della buonuscita, che cosa ci dice, onorevole Ministro? Non vorrà credere che per i ferrovieri la questione della buonuscita sia una cosa morta. Aspettiamo, al riguardo, una sua esplicita dichiarazione che tranquillizzi il personale, prima che esso sia costretto a scendere in agitazione. È ingiusto ed inspiegabile che per una stessa indennità siano riservati trattamenti diversi fra gli stessi statali!

In materia di personale, diversi altri problemi sarebbe necessario trattare; me ne astengo, sia per non sminuire l'importanza di quelli che ho già trattato, sia perchè alcuni di essi sono in fase di contrattazione con le organizzazioni sindacali. Di quei problemi, però, ne citerò uno solo per il suo grande valore, sia dal punto di vista politico che da quello sociale: la riduzione dell'orario di lavoro a 42 ore settimanali per coloro che ne compiono 48 e più.

Il progresso tecnico, che tutti auspichiamo si vada sempre diffondendo nella Azienda ferroviaria, perchè questa meglio assolva ai compiti che le sono assegnati nel quadro di una politica di sviluppo dell'economia del Paese, deve anche necessariamente risolversi, in parte, a beneficio dei lavoratori. Se così non fosse non vi sarebbe progresso civile. E chi può ignorare che le grandi lotte per la riduzione dell'orario di lavoro sono sempre avvenute proprio per effetto di trasformazioni sostanziali nel campo della tecnica?

Qualunque critica oggi si voglia muovere all'Azienda ferroviaria in materia di sviluppo tecnico, non si può negare che i trasporti ferroviari, rispetto al 1938-39, sono circa raddoppiati. È vero che allora si avevano circa 20.000 ferrovieri in meno, ma è anche vero che si facevano praticare in quei tempi turni di servizio di 70 ore settimanali ai movimentisti; vigeva il cosiddetto uomo morto sui locomotori; il congedo era ridotto ai minimi termini, e via di seguito. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

Le prestazioni dei ferrovieri non possono, quindi, essere misurate con il metro delle ore lavorative, ma devono essere misurate dal fattore rendimento. È innegabile che, con i nuovi sistemi di lavoro, nelle officine ferroviarie è aumentata la produzione; aumentato è il numero dei chilometri percorsi dal personale di macchina e dei treni; sono più frequenti le assenze dalla residenza, come pure gli intervalli di lavoro sono diventati più irregolari, e via di seguito. S'impone, quindi, l'urgente problema di assicurare migliori condizioni di lavoro ai ferrovieri, se si vuole che il progresso tecnico si traduca veramente in progresso civile.

D'altra parte, non possiamo e non dobbiamo dimenticare che al ferroviere sono affidate, quotidianamente, centinaia di migliaia di vite umane ed il suo lavoro deve essere esplicato con la massima calma e con la massima serenità.

Onorevole Ministro, io ho finito e la ringrazio per l'attenzione che ella ha prestato alle mie modeste osservazioni. Voglio augurarmi che uguale attenzione vorrà porre nel risolvere i problemi che abbiamo ritenuto opportuno di sottolineare.

Abbiamo mosso delle critiche all'attuale politica dei trasporti, è vero; ma, al di sopra di ogni polemica, accanto alla critica abbiamo anche dato dei suggerimenti.

Non critica demolitrice, quindi, ma critica costruttiva, la nostra.

Insistendo su alcuni problemi, nostro desiderio è stato soltanto quello di rendere un servizio al Paese; niente altro! Ed è per questo che continueremo a lottare, in difesa della Azienda ferroviaria e di coloro che in essa prestano la propria opera. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai senatori Cerulli Irelli, Carelli e Scotti, già iscritti a parlare, ai presentatori degli ordini del giorno non ancora svolti, al relatore e al Ministro.

Approvazione di procedura urgentissima

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 53 del Regolamento, metto ai voti la proposta del senatore Zoli tendente a far sì

che il disegno di legge presentato poc'anzi dal Governo, relativo all'assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Canonica, sia esaminato dal Senato con procedura urgentissima. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Resta inteso che la 5ª Commissione riferirà oralmente all'Assemblea sul predetto disegno di legge domani, all'inizio della seduta antimeridiana.

Per lo svolgimento di una interpellanza

VALENZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALENZI. Insieme con il senatore Sereni e con molti altri componenti del mio Gruppo ho presentato un'interpellanza sui fatti di Marigliano di Napoli, dove si sono verificati, ieri, i noti gravi incidenti giunti fino all'incendio del municipio e dove è in corso un'indiscriminata repressione di polizia. Causa prima di questo scoppio di malcontento è la crisi delle patate primaticce. Sono lieto che qui sia presente l'onorevole Colasanto, il quale ha avuto una parte in questa faccenda. Chiedo che si discuta l'interpellanza il più presto possibile, perchè si tratta di questione molto grave. Vorrei conoscere in particolare la data che il Governo vorrà indicare.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi riservo di sentire il mio collega cui l'interpellanza è rivolta e di rispondere domani, nella seduta antimeridiana.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

RODA, *Segretario*:

Al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se risponda a verità la notizia apparsa sulla stampa dell'alienazione a privati dello stabilimento I.ME.NA. di Baia;

nell'affermativa: se la cessione contempla le necessarie garanzie per il rispetto degli impegni assunti a suo tempo dal Ministero delle partecipazioni statali nei confronti del trattamento economico e del reimpiego dei dipendenti dell'I.ME.NA.;

se il potenziale della nuova industria ha capacità di assorbimento di mano d'opera almeno pari all'I.ME.NA.;

perchè non si è realizzata la prevista trasformazione dell'I.ME.NA. nel complesso industriale destinato alla costruzione di motori Diesel secondo gli annunziati accordi I.R.I.-Renault;

se, infine, nel piano di riorganizzazione si tiene il dovuto conto dell'aspetto economico e sociale che rivestono le industrie I.R.I. nella zona Flegrea (157).

MONALDI

Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali siano i provvedimenti che il Governo intende adottare per alleviare la rovinosa situazione in cui versano i piccoli e medi coltivatori diretti delle zone del Nolano e dell'Acerrano in seguito al crollo del prezzo al produttore delle patate primaticce;

e se non ritengano necessario prendere le seguenti misure immediate:

1) acquistare dai piccoli e medi coltivatori diretti quantitativi di patate sufficientemente elevati a prezzi remunerativi;

2) intervenire per il rinnovo delle cambiali agrarie;

3) sospendere il pagamento delle imposte e dei contributi da parte dei piccoli e medi coltivatori diretti;

4) concedere prestiti a basso tasso di interesse;

5) adottare misure atte ad eliminare gli speculatori che impongono i prezzi ai produttori;

6) organizzare l'esportazione verso i Paesi tradizionali anche tramite le flotte a partecipazione statale con noli che permet-

tano di affrontare la concorrenza sul mercato internazionale.

Gli interpellanti chiedono inoltre di conoscere quali provvedimenti intenda adottare il Governo per evitare che le Forze di pubblica sicurezza dinanzi al legittimo malcontento dei contadini passino ad atti inconsulti di provocazione e di rappresaglia, come è avvenuto a Marigliano lunedì 8 giugno 1959, ove, senza le prime violenze delle Forze di pubblica sicurezza, si sarebbero potuti evitare gli incresciosi incidenti sopravvenuti e dove si è proceduto in un vero e proprio regime di stato d'assedio al fermo arbitrario di circa cento lavoratori (158).

SERENI, VALENZI, BERTOLI, PALERMO, DE LEONARDIS, CECCHI, CERABONA, SPEZZANO, PELLEGRINI

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RODA, *Segretario*:

Al Ministro della difesa, per conoscere le ragioni per le quali alla Rivista militare, passata il 2 giugno 1959 dal Capo dello Stato nella Via dei Fori Imperiali, non era rappresentata la Sanità militare che pure in tutte le guerre si è coperta di gloria meritandosi la medaglia d'oro di cui è insignita la sua bandiera. Ciò ha determinato, come è ovvio, il risentimento di tutti i medici militari e civili che vedono la Sanità militare retrocessa al disotto dei Pompieri che pure hanno sfilato con i reparti armati (473).

BONADIES

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per impedire che il Comitato nazionale ricerche nucleari debba sospendere la propria attività per mancanza di finanziamenti, il che avverrebbe entro il mese di giugno 1959 qualora non fossero prese le misure adeguate e con la necessaria urgenza (474).

MONTAGNANI MARELLI, MAMMUCARI, BERTOLI.

Al Ministro dell'industria e del commercio, per sapere con quali criteri siano state proposte le nomine a cavalieri del lavoro, recentemente rivelate dalla stampa; se sia stato cioè per tutti tenuto conto, per la designazione a così alta onorificenza, della correttezza politica e civile dei candidati (475).

CALEFFI, CIANCA, GIACOMETTI

Al Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, ognuno per la parte di propria competenza, premesso che i lavoratori occupati nei lavori idraulici forestali della provincia di Cosenza, finanziati dalla Cassa del Mezzogiorno, non hanno avuto pagati, fino al 31 dicembre 1957, gli scatti di scala mobile e parte dell'indennità chilometrica;

che, in seguito ad accordi intervenuti con la Camera confederale del lavoro, si assunse l'impegno di pagare la differenza di indennità chilometrica maturata dal 1° gennaio 1955 al 31 dicembre 1957 e la differenza degli scatti di scala mobile per lo stesso periodo;

che i lavoratori interessati all'una e all'altra vertenza sono circa 4.000;

che nel 1958 la differenza per l'indennità chilometrica fu pagata a circa 2.000 lavoratori mentre gli altri 2.000 dei comuni di Acri, Acquapesa, Cassano, Corigliano, Cropalati, Francavilla Marittima, Guardia Piemontese, Morano, Luzzi, Mormano, San Pietro in Guarano aspettano ancora detti pagamenti;

che la differenza per scatti di scala mobile non è stata ancora pagata ad alcun lavoratore,

l'interrogante chiede di sapere:

a) i motivi che hanno determinato il mancato pagamento;

b) quali disposizioni intendano dare perchè si proceda a detto pagamento nel più breve tempo possibile anche in considerazione delle disagiatissime condizioni nelle quali si trovano i lavoratori interessati;

c) se non intendano stabilire il termine massimo e perentorio di un mese nel quale detti pagamenti devono avere luogo (476).

SPEZZANO

Al Ministro dell'interno, perchè informi il Senato sui gravi incidenti avvenuti lunedì 8 giugno 1959 in Marigliano (Napoli) e che appaiono provocati dall'atteggiamento dei Carabinieri.

Ed in particolare affinchè faccia conoscere i provvedimenti che intende adottare, di concerto col Ministro dell'agricoltura, per difendere i coltivatori della zona dai ribassi che si fanno subire ai prodotti ortofrutticoli della zona stessa e di tutta la Campania (477).

SANSONE

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro delle partecipazioni statali, per sapere notizie più precise di quelle date dalla stampa circa il progettato passaggio all'industria privata degli stabilimenti I.ME. NA. di Baia (ex silurificio) ed in particolar modo circa le misure prese per garantire ai lavoratori dipendenti tutti i diritti nascenti dall'accordo del 13 novembre 1958 (907).

RICCIO

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se ritenga che i brigadieri e i vice-brigadieri del ruolo organico del Corpo forestale in servizio prima del 23 marzo 1939 rientrino nei benefici previsti dall'articolo 3 della legge 17 aprile 1957, n. 270, essendo gli stessi impiegati civili a tutti gli effetti e quindi anche agli effetti dello stato giuridico e in caso affermativo per sapere le ragioni per le quali detti benefici non sono stati ancora riconosciuti (908).

SPEZZANO

Al Ministro dell'interno, per sapere se intenda o meno regolarizzare la posizione del segretario comunale del Comune di Mileto, signor Pantalone Anania, il quale, pur essendo titolare del comune di Gizzeria e sebbene sia di grado inferiore, rimane applicato in missione a Mileto da oltre sei anni.

Ciò è tanto più grave da quando è stato nominato il titolare del Comune di Mileto nella persona del signor Ramondini Carlo, la cui nomina è rimasta sulla carta.

La questione aveva formato oggetto di altra precedente interrogazione (n. 243 del 24 settembre 1958) e si attendeva la più sollecita normalizzazione, mentre lo stato di fatto perdura con grande disappunto di quegli amministrati (909).

MARAZZITA

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei lavori pubblici, per sapere se è ad essi noto che, a seguito dell'apertura del nuovo ponte sul Petrace, nel tratto Gioia Tauro-Palmi, sono stati automaticamente licenziati sei operai, e cioè De Leo Martino, Pronestì Vincenzo, Raso Giuseppe, Guerrisi Domenico, Ciccone Giuseppe e Arfuso Francesco, i quali per oltre sette anni avevano prestato servizio alle dipendenze dell'A.N.A.S. di guardia al ponte provvisorio attraverso il quale il traffico si svolgeva a senso unico. Gli stessi sono padri di famiglia con figli a carico, da un minimo di quattro a un massimo di dieci, e pertanto sono esposti alla fame più nera essendo molto difficile in quella zona trovare una qualsiasi occupazione. Si chiede quindi che, mercè l'umano intervento dei Ministri, cui la presente è diretta, l'A.N.A.S. li preferisca nelle assunzioni presso la sua Azienda, anche come manovali e giornalieri, tenendo conto che essi hanno bene meritato nei lunghi anni di servizio disagiato, svolto di notte per lo più e senza indennità speciali (910).

MARAZZITA

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga equo dare opportune disposizioni onde agli insegnanti di religione nelle scuole dello Stato, di qualsiasi

ordine e grado, venga legittimamente riconosciuto il servizio prestato, ai fini del diritto alla nota di qualifica a fine d'anno e della valutazione, in sede di graduatoria, per l'insegnamento di altre discipline, per le quali gli insegnanti stessi siano in possesso della relativa laurea o diploma.

E ciò anche in applicazione degli articoli 5 e 7 della legge 5 giugno 1930, n. 824, e la lettera *d*) dell'articolo 3 della legge 19 marzo 1955, n. 160, le quali leggi precisano la posizione giuridica di detti insegnanti nei confronti delle Autorità scolastiche; nonchè in analogia con quanto disposto recentemente con ordinanza ministeriale in favore degli istitutori dei Convitti nazionali, ai quali, pur non avendo una cattedra, viene riconosciuto — sia pure parzialmente — il servizio prestato ai fini della graduatoria per altro insegnamento per cui hanno il titolo accademico. Tanto più vale il principio per gli insegnanti di religione, in quanto nella legge concordataria è detto testualmente che « gli incaricati per la religione hanno gli stessi diritti e gli stessi doveri degli altri docenti » (911).

MARAZZITA

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere per quale motivo fu interrotta e non più ripresa la costruzione della strada tra Gavinana e San Marcello Pistoiese con allacciamento alla statale modenese, per i cui lavori il Ministero aveva dato il suo benestare già da alcuni anni; e poichè tale strada è indispensabile all'incremento turistico di Gavinana, per sapere se non vi sia modo di provvedere ad una sollecita ripresa e ad una rapida conclusione dei lavori stessi la cui interruzione e le conseguenti frane hanno reso impraticabile l'insufficiente ed inadatta strada già esistente (912).

BUSONI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i provvedimenti che intende prendere, con carattere di urgenza, onde sollevare dal disagio economico in cui si sono venuti a trovare, i piccoli agricoltori della provincia di Siracusa dove tutto il territorio di Pachino, della piana di Noto, di Rosolini è stato duramente colpito dai danni causati dalla peronospora, che sono di una gravità difficilmente valutabile; in alcune località di detta zona, la produzione di uva è completamente distrutta.

A ciò si deve aggiungere il danno che sta subendo il grano a causa della straordinaria umidità atmosferica. Per l'inclemenza del tempo tutti i prodotti agricoli e primaticci sono stati notevolmente danneggiati (pomodori, uva, ulive, carrube, agrumi eccetera) (913).

PALUMBO Giuseppina

Ordine del giorno
per le sedute di mercoledì 10 giugno 1959

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 10 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Pietro Canonica (558).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (389).

III. Discussione del disegno di legge:

Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (531).

La seduta è tolta (*ore 20,40*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari