SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

46ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1958

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente TIBALDI

e del Vice Presidente CESCHI

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 1999

Disegni di legge:

Presentazione 2040

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 » (130) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione):

BARBARO 2035

CARELLI 2034

CERABONA 2039

DE LUCA Luca 2033

DE UNTERRICHTER 2033

GIRAUDO 2009

IMPERIALE 1999

PICARDI 2025

RAGNO 2031

SCAPPINI 2029

SOLARI 2017

VALENZI 2038

ZACCARI 2013

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 17 ottobre.

RUSSO, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Spagnolli per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 » (130) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. 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 1958 al 30 giugno 1959 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Imperiale il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

in vista del ridimensionamento del servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato, ridimensionamento in forza del quale il magazzino approvvigionamenti di Foggia avrebbe la competenza soltanto di pochi materiali (combustibili, materiali fuori uso, cerchioni e pezzi di ricambio per locomotive americane di prossima eliminazione);

considerato che è indispensabile, per le urgenti necessità degli impianti più importanti del Compartimento di Bari (depositi locomotive, squadre di rialzo, officina M.M. di Foggia), strettamente legati alla circolazione dei treni, che il magazzino di Foggia, anche ad evitare l'immobilizzo di scorte presso gli impianti consumatori, venga specializzato per tutto il materiale, ivi compreso il legname necessario alla riparazione dei veicoli e dei mezzi di trazione;

tenuta presente la vasta circoscrizione del magazzino approvvigionamenti di Napoli per quanto riguarda il materiale di consumo;

considerato infine che, mentre in quasi tutte le regioni settentrionali e centrali esistono, e rimarranno anche dopo il ridimensionamento, uno o due magazzini, per la Campania, la Puglia, la Lucania e la Calabria è previsto il solo magazzino di Napoli, non potendosi considerare tale, dopo il progettato ridimensionamento, quello di Foggia;

invita il Ministro a provvedere a un riesame delle scorte di pertinenza del magazzino approvvigionamenti di Foggia, al fine di una migliore razionalizzazione del servizio ».

PRESIDENTE. Il senatore Imperiale ha facoltà di parlare.

IMPERIALE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, vi è senza dubbio un motivo ricorrente in tutte le discussioni che

noi affrontiamo sul bilancio dei trasporti. È un motivo ricorrente che è un po' sulla bocca degli oratori di tutti i settori. È un motivo ricorrente che troviamo negli interventi dei vari Ministri che al Dicastero dei trasporti si vanno succedendo.

Si tratta, in sostanza, dell'aspirazione al risanamento finanziario del bilancio che oggi è in discussione. Dirò subito che la preoccupazione di un risanamento finanziario del bilancio, pur presentandosi con alcuni lati negativi, deve ritenersi fondamentalmente giusta. Fondamentalmente giusta perchè la più grande azienda nazionalizzata dello Stato, che riuscisse ad essere autosufficiente, e che anzi riuscisse ad ottenere un avanzo di gestione, non potrebbe non fornire materia di compiacimento per la sana politica dei trasporti intrapresa, e di elogio per tutti coloro che nell'azienda prestano la propria opera.

Il fatto è che, mentre tanto si parla di risanamento finanziario del bilancio, a me pare che non si insista abbastanza sulla chiarificazione dei conti. Dico questo perchè bisogna convenire che soltanto un deciso passo in questa direzione potrebbe illuminarci sui reali risultati di gestione della azienda. Della chiarificazione dei conti forse non se ne è parlato? Al contrario! Il problema è vecchio, venerando. Esso sorse e si impose fin dal 1905, ossia all'indomani della statizzazione dell'azienda. Ne parlavano i vari Ministri dei lavori pubblici che a quel Dicastero si succedevano, dato che in tempi passati l'Azienda ferroviaria dipendeva dal Ministero dei lavori pubblici. Ne parlava in Senato, nel 1918, e certamente con molta competenza, il primo direttore generale delle ferrovie: l'ingegnere Riccardo Bianchi. Ne parliamo sempre noi. Il problema è stato posto anche dall'Unione internazionale delle strade ferrate, la quale, al riguardo, così si esprime: « Le singole reti, per vedere chiara la propria situazione finanziaria, procedano senz'altro alla normalizzazione dei conti ».

Anche l'ingegnere Rissone, attuale Direttore generale delle Ferrovie, nel quinto Congresso internazionale delle comunicazioni, tenuto a Genova dal 7 al 13 ottobre scorso, ha espresso un identico parere. Ma, al riguardo, in Italia, si sono compiuti soltanto timidi passi e, comunque, non passi decisivi. In Olanda, nella Svizzera, per ogni provvedimento di carattere sociale che comporta un certo onere per l'Azienda ferroviaria, si provvede immediatamente alla sua copertura con un indennizzo corrispondente. In Italia le cose procedono molto diversamente. Molti oneri si fanno accollare all'Azienda senza una rispettiva corresponsione di indennizzo. Sono sincero affermando che non saprei proprio come districarmi dal ginepraio delle passività derivanti dai servizi di carattere sociale e da quelli resi ad altra amministrazione pubblica dall'Azienda ferroviaria.

Mi soffermerò soltanto sulla questione delle pensioni che, come si sa, dovrebbero gravare sul bilancio del tesoro, mentre pesano su quello dei trasporti.

Nel bilancio in discussione gli oneri per le pensioni sono stati previsti intorno al 25 per cento dei prodotti del traffico mentre in tempi passati gli stessi oneri gravavano soltanto nella misura del 6 per cento.

Ora, soltanto su questa voce del bilancio, mantenendo ferma l'incidenza del 6 per cento sugli attuali prodotti del traffico, notiamo un aggravio sul bilancio di circa, poco più o poco meno, 40 miliardi rispetto ai tempi andati; somma che già ci condurrebbe ad un pareggio di gestione, dato che il disavanzo del bilancio che stiamo discutendo è di circa 41 miliardi. E ciò, come dicevo, senza calcolare gli oneri gravanti sul bilancio in discussione per servizi di carattere sociale e per quelli resi ad altre pubbliche amministrazioni.

Ma vi è di più. Quante opere improduttive si sono costruite e le relative spese si sono fatte gravare sempre sui costi di esercizio? La stazione di Roma Termini, ad esempio, si dice sia venuta a costare intorno ai 35 miliardi. Io non so che cosa vengano a pesare sui costi di esercizio le spese di ammortamento, di manutenzione e via di seguito solo per quest'opera. Altrettanto potrebbe ripetersi per la costruzione delle stazioni di Napoli e di Milano Porta Nuova, per le quali è prevista una spesa di 9 mi-

liardi. Si vuole forse arrivare con ciò alla conclusione che in Italia non devono più costruirsi fabbricati viaggiatori? No, non è questo il problema! Il problema è che quelle spese non dovrebbero gravare sui costi d'esercizio, perchè riguardano realizzazioni dello Stato, che rimangono sempre patrimonio dello Stato stesso.

Altrettanto deve dirsi per le spese di ammodernamento e di potenziamento, il cui ammortamento non dovrebbe pesare sui costi di esercizio, ma considerarsi un investimento statale, tenuto conto che statale è il patrimonio dell'Azienda. Invece l'Azienda paga per interessi ed ammortamenti la ragguardevole somma di 21 miliardi e 930 milioni, accollandosi, tra l'altro, anche le spese per la ricostruzione della rete, spese che dovrebbero far carico ad altri Ministeri e non certamente a quello dei trasporti.

Così, onorevole Ministro, se sui bilanci del 1952-53, 1953-54, 1954-55 e via di seguito troviamo dei disavanzi rispettivamente, arrotondando le cifre, di 54, 58, 68 miliardi, eccetera, quei disavanzi sono menzogneri, perchè non rappresentano le reali risultanze di bilancio.

Se, da quanto siamo andati esponendo, tiriamo le somme, con sorpresa di molti, e non certo degli interessati denigratori dell'Azienda, si arriva alla conclusione che il bilancio dei trasporti non è assolutamente passivo, ma attivo. Ed aggiungo che certe critiche e conseguenti polemiche certamente non le avremmo avute se quella chiarezza, cui prima mi riferivo, vi fosse nelle cifre del bilancio. E mi sorprende che tra quei critici si debbano annoverare il senatore Einaudi e il senatore Sturzo, i quali il problema dei trasporti lo hanno voluto vedere solo alla superficie, senza scendere in profondità, e così hanno creato nuovo disorientamento nell'opinione pubblica. I critici, però, si sono guardati bene dal far rilevare che ben 14 miliardi lo Stato paga ai privati per le ferrovie in concessione. Come si sono guardati bene dal deprecare il regime dei sussidi integrativi e il mancato ammodernamento da parte delle ditte concessionarie, malgrado gli stanziamenti statali.

Ella stessa, onorevole Ministro, in base alla legge, se non erro, del 1956, per una chiarificazione e normalizzazione dei conti, è riuscito ad ottenere dal Tesoro un indennizzo di 40 miliardi per l'anno scorso e di 52 per quest'anno. Le cifre sono certamente rispettabili, ma non rappresentano, però, l'indennizzo che si deve all'Azienda per i servizi che essa rende per conto di terzi. E se la memoria non mi tradisce, ella, l'anno scorso, parlò di un indennizzo di 67 miliardi e 500 milioni. Come mai da 67 miliardi e 500 milioni si è scesi a 52 miliardi, facendo ribadire così l'equivoco che quello dei trasporti è un bilancio deficitario? Comunque, il principio dell'indennizzo è stato finalmente affermato; occorre ancora battere questa strada perchè veramente si arrivi alla chiarificazione dei conti.

Vi è al riguardo chi sostiene — e non so fino a che punto in buona fede — che gli accrediti all'Azienda da parte del Tesoro non sarebbero altro che delle finzioni amministrative, trattandosi di meri giri contabili che non sposterebbero le risultanze del bilancio generale dello Stato. L'osservazione potrebbe anche ritenersi giusta se la chiarificazione dei conti fosse fine a se stessa. Ma non è così. È appunto, a mio modesto modo di vedere, la mancata fedeltà delle cifre del bilancio e la volontà di arrivare ad ogni costo al pareggio del bilancio stesso, che sta conducendo il Governo ad errori, talvolta gravi, nella politica dei trasporti. Cito qualcuno di codesti errori: contenimento nelle spese di ammodernamento e di potenziamento delle nostre strade ferrate; mantenimento in appalto di servizi; resistenze verso alcune rivendicazioni del personale; smantellamento di linee; propositi di ridurre il personale. E l'elenco potrebbe continuare, ma mi soffermo soltanto sulle questioni elencate, che ritengo di maggior rilievo.

Dicevo che la mancata chiarificazione dei conti e il desiderio di arrivare al pareggio fa indurre a contenere le necessarie spese per l'ammodernamento e il potenziamento della nostra rete ferroviaria. Per dimostrare la veridicità di questa affermazione non mi pare sia necessario ricorrere a dei

virtuosismi dialettici. Ecco, per esempio, cosa scriveva, nel gennaio di quest'anno, il Direttore generale delle nostre ferrovie: « Ove si tenga conto dell'esaurirsi dei fondi straordinari destinati all'ammodernamento degli impianti fissi e del parco, nonchè della esiguità degli stanziamenti di bilancio, i risultati raggiunti appaiono apprezzabili ». Ed ancora: « La concessione di importanti finanziamenti straordinari appare peraltro sempre più urgente ed indilazionabile, ove si voglia evitare un regresso preoccupante, che sarebbe tanto più difficile da arrestare, quanto più si tarderà a dare inizio ai nuovi provvedimenti ».

Onorevole Ministro, sono, queste, parole oneste e coraggiose che scaturiscono dalla responsabilità di cui si sente investito quell'alto funzionario.

Anche il senatore Corbellini, nella sua pregevole relazione al bilancio dello scorso anno, parlava di programmi da attuarsi in modo rapido, perchè i finanziamenti trovano una diretta ed immediata contropartita in corrispondenti economie di esercizio. Quanto ciò sia vero lo dimostra il fatto, per esempio, che nel piano quinquennale presentato dalla Direzione generale delle ferrovie soltanto per l'elettrificazione della Bari-Pescara si prevede un'economia di esercizio di 1 miliardo e 300 milioni di lire.

Del resto, nello stesso piano quinquennale, leggiamo che l'attuale basso livello dei prodotti dipende: da scarsezza di mezzi a disposizione; dal non avere potuto talvolta adeguarsi alle esigenze del pubblico; ed infine dall'attività dei mezzi concorrenti e dalle più favorevoli condizioni dai medesimi offerte.

Dunque, onorevole Ministro, il problema centrale della politica dei trasporti rimane sempre quello sul quale abbiamo tanto insistito: ridurre i costi di esercizio attraverso urgenti ed inderogabili finanziamenti.

Onorevole Ministro, siamo sinceri affermando che codesti finanziamenti noi, sì, li vediamo, ma li vediamo un po' troppo diluiti nel tempo e propinati addirittura con il contagocce.

Per il rinnovamento del materiale rotabile, dei binari, delle centrali elettriche, eccetera, con questo bilancio sono stati stanziati solo 37 miliardi. Le pare, onorevole Ministro, che questa somma rappresenti veramente qualcosa di sostanzioso per le più urgenti necessità delle nostre strade ferrate?

Il Piano Vanoni prevedeva l'erogazione, in un decennio, di 700 miliardi per la realizzazione del programma di ammodernamento. Non mi spiego come mai ella, onorevole Ministro, abbia ripiegato su un piano quinquennale che contempla la spesa soltanto di 175 miliardi. E questo anche in contrasto col piano quinquennale presentato dalla Direzione generale delle ferrovie, comportante una spesa di 250 miliardi.

JERVOLINO, *relatore*. Onorevole Imperiale, il Ministro non ha ripiegato su un altro piano; aspetta solo il reperimento dei fondi.

IMPERIALE. È tutto là il problema, senatore Jervolino! E la politica del Governo è tale da favorire questo reperimento? Io ne dubito! Quanto a quello di cui abbiamo bisogno per poter ammodernare e potenziare l'Azienda, ce lo ha dimostrato l'anno scorso l'onorevole Corbellini: si tratterebbe di un finanziamento, in cinque anni, di 365 miliardi, mentre siamo a 175.

CORBELLINI. Dopo meno di un anno si è avuta quindi già la metà.

IMPERIALE. Sì, è vero, ma la metà è per 5 anni. L'altra metà, ovviamente, non verrà più! Col finanziamento dei 365 miliardi, ella stessa, onorevole Corbellini, prevede una economia di esercizio che si aggira intorno ai 25-28 miliardi. Rimane sempre accesa la questione se le spese di ammodernamento e di potenziamento devono rimanere un investimento in conto patrimoniale, e come tale non gravare sul bilancio dei trasporti oppure, e purtroppo, farle pesare, come è nella consuetudine, sui costi di esercizio; ma la strada maestra, per risanare il bilancio dei trasporti, rimane sempre quella dei finanziamenti. Tutte le

altre strade: riduzione del personale, smantellamento di tronchi ferroviari, eccetera, sono strade sbagliate e spesso dannose per la stessa vita dell'Amministrazione ferroviaria. E con sincerità debbo rilevare che mi duole che nella pur tanto diligente e perspicace relazione dell'onorevole Jervolino io non trovi, almeno nelle sue conclusioni, ribadito il concetto della necessità di maggiori finanziamenti per far fronte alla concorrenza degli autotrasporti e per una maggiore acquisizione di traffico.

Onorevole Ministro, io penso che lei abbia letto la lettera aperta apparsa su « Mondo economico ». Io non condivido molto di quanto è stato scritto. È certo che, se in quella circostanza menzionata dal giornale il deposito locomotive di Firenze si fosse trovato ad avere maggiori mezzi di trazione, quel ritardo del treno non si sarebbe verificato. Però in quell'occasione due cose mi hanno colpito: il giudizio di un gruppo di stranieri sulle nostre ferrovie e il giudizio di un cittadino italiano, quel tale cittadino che le ha indirizzato la lettera aperta. Cosa dice quel gruppo di stranieri? « Peccato che non abbiamo viaggiato coi torpedoni delle Compagnie turistiche, perchè quelli mantengono a qualunque costo il loro impegno ». Ed ecco il giudizio del cittadino italiano: « Solo quando le ferrovie statali sapranno raggiungere un grado di efficienza paragonabile a quello perseguito dai servizi privati su strada, eccetera ». Ecco che cosa pensano delle nostre ferrovie cittadini stranieri e cittadini italiani. Ed in tutto questo vi è un fondo di verità. Bisogna avere il coraggio di riconoscere i nostri errori. E soprattutto bisogna avere il coraggio di non persistere in quegli errori.

Concludendo sull'argomento, facciamo nostro il recente appello del Direttore generale delle nostre ferrovie, perchè l'attuale legislatura, se non l'ha fatto la passata, approvi una legge che consenta di assumere impegni. Impegni, voglio aggiungere io, veramente sostanziosi, e che non siano soltanto quelli richiesti da lei, onorevole Ministro, con la legge dei 175 miliardi.

Un altro errore che ho segnalato, e che va messo in diretta relazione col disavanzo del bilancio, è il mantenimento in appalto di alcuni servizi. Onorevole Ministro, con dati ineccepibili e con criteri da funzionario amministrativo nell'altro ramo del Parlamento — lei era Presidente della Commissione dei trasporti e fu presente a quella discussione — io dimostrai che un agente di una ditta privata viene a costare all'Amministrazione più di un agente stabile, pur tenendo conto del congedo, di eventuali malattie, eccetera.

Ma non è questa la questione sulla quale mi voglio soffermare: devo dire ben altre cose. Voglio parlare delle angherie che purtroppo molte ditte compiono ai danni dei dipendenti, senza che da parte dell'Amministrazione ci sia una benchè minima difesa nei riguardi di quei lavoratori.

Di casi ne potrei citare a centinaia. Sono tutti casi che sono passati per le mie mani. Esiste un contratto nazionale di lavoro proprio per i dipendenti di detti appalti: ebbene, si interessa mai l'Amministrazione ferroviaria se detto contratto nazionale di lavoro viene rispettato da parte degli appaltatori? Mai! L'Amministrazione si disinteressa sempre di questa questione. Quante denuncie ho dovuto fare all'Amministrazione, ma quasi sempre con esito negativo! Un aiuto lo troviamo presso gli Ispettorati provinciali del lavoro, ma sono quasi sempre aiuti limitati.

La situazione è questa, onorevole Ministro: un dipendente giustamente chiede alla ditta di essere pagato secondo il contratto di lavoro. Sorge, naturalmente, una certa discussione; ecco che la ditta licenzia l'agente per insubordinazione. E per insubordinazione vengono licenziati gli agenti che chiedono il rispetto dell'orario di lavoro, il pagamento nel giorno prefissato, e via dicendo, senza che mai l'Amministrazione si interessi di questi lavoratori.

Onorevole Ministro, le voglio citare un solo caso. Una certa ditta andava innanzi solo pagando con acconti, senza mai pagare, ai propri dipendenti, l'intera mensilità. Poi, per un mese, non pagava del tutto. Reclami presso gli Ispettorati del lavoro, pres-

so il Capo-compartimento di Bari e via di seguito! Si riesce finalmente a convincere il Capo-compartimento di Bari a trattenere i mandati di pagamento. Però, perchè questi potessero essere esigibili, occorreva la firma della ditta. Questa si rende irreperibile, sapendo di non dover riscuotere i mandati. Appostamenti da parte dei lavoratori! E che razza di appostamenti, onorevole Ministro, perchè quei lavoratori in quell'occasione rischiavano la galera! Finalmente si riesce a pescare il titolare della ditta, lo si trasporta a viva forza a Bari e gli si fa firmare il mandato di pagamento. Il Capo-compartimento, con molta cortesia, dette a me l'incarico di dividere proporzionalmente quella somma tra i lavoratori. Ad ogni modo quella povera gente è rimasta creditrice di quella ditta di diverse migliaia di lire.

Pende un giudizio presso l'Autorità giudiziaria per quei crediti; con tutto ciò, l'Amministrazione, di questo problema, si è completamente disinteressata.

Ma, onorevole Ministro, il lato più brutto della questione è che l'Amministrazione ferroviaria, malgrado queste malefatte, continua ad invitare per altri appalti la stessa ditta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Quando mi si denunziano di queste cose, posso assicurare che prendo i provvedimenti del caso. Lei mi conosce.

IMPERIALE. Onorevole Ministro, intanto speriamo che casi del genere non ne succedano più. Se, purtroppo, dovessero ancora verificarsene, mi rivolgerò direttamente a lei, e non dimenticherò la sua assicurazione.

Col nuovo stato giuridico diverse categorie di lavoratori degli appalti vengono ad essere sistemate; perchè non estendere il provvedimento a tutte le altre categorie e farla finita con queste sanguisughe degli appaltatori?

Accanto a questo problema le devo segnalare anche quello degli assuntori. Molto spesso questa povera gente conduce una vita non degna di un Paese civile, isolata dal consorzio umano, spesso senz'acqua e senza luce, con orari di servizio impossibili ed assurdi. Che si aspetta per approvare e promulgare il loro stato giuridico? Io sono convinto che, se nel nostro bilancio vi fosse quella chiarezza che tutti auspichiamo, neanche al brutto passo degli appalti dei servizi si sarebbe arrivati e lo stato giuridico per gli assuntori sarebbe già stato una realtà. E neanche alla incompresione verso alcune rivendicazioni del personale si sarebbe arrivati, se quella chiarezza vi fosse nel nostro bilancio.

Con troppa insistenza da qualche tempo si va parlando di riduzione del personale. Io mi spiegherei anche la progettata riduzione, se nell'Amministrazione ferroviaria fosse stata introdotta l'automazione! Ma l'automazione nell'Azienda ferroviaria non è stata assolutamente introdotta.

Curiosa contraddizione! Mentre per un verso si va sostenendo il potenziamento dell'Azienda, in senso opposto e contrario ci si propone la riduzione del personale. Delle due l'una: o potenziamento dell'Azienda o riduzione del personale, perchè l'uno esclude l'altra.

Ma il problema non è tutto qui. La moderna civiltà, tra l'altro, è caratterizzata dalla conquista delle otto ore di lavoro. Ebbene, vi sono ancora, purtroppo, nella più grande azienda nazionalizzata dello Stato. categorie di ferrovieri che vengono sottoposti a turni di servizio settimanali di 54 e 56 ore. Ma v'è di più. Di quante giornate di congedo non ha potuto fruire il ferroviere per mancanza di personale? Ha fatto mai fare, signor Ministro, un calcolo di questo genere? Due anni fa, e, se non erro, anche l'anno scorso, per far godere il congedo al personale si è ricorsi allo stratagemma di richiamare in servizio i pensionati. Come si fa allora a parlare di riduzione del personale, se si ricorre all'espediente di richiamare in servizio i pensionati per dare la possibilità ad agenti in attività di servizio di godere del congedo?

Per il personale di macchina, ella sa che esiste il decreto 1631, che regola i turni di servizio. Discuteremo in altra sede quel decreto. Voglio solo dire che chi viola quel decreto sono sempre le Divisioni, le quali im-

pongono turni con molte deroghe al decreto stesso. Molto spesso sono i Capi deposito per mancanza di personale a chiedere ad agenti, che non hanno ancora goduto del riposo fissato dalla legge, l'effettuazione di qualche treno. Come si conciliano queste cose con il proposito di ridurre il personale? Dirò poi, tra parentesi, che quando succede, purtroppo, qualche sciagura, allora si invita il personale, con apposito avviso collocato per ogni dove, a non ingerire alcool e a presentarsi in servizio ben riposati. A che servono questi inviti, quando è proprio la superiorità a non rispettare certe categoriche disposizioni? Occorre richiamare le Sezioni al rispetto del decreto 1631. Non vi devono essere deroghe ad esso! Quel decreto deve essere rispettato! Bisogna richiamare anche i Capi deposito e, perchè no?, punirli anche, quando fanno effettuare treni senza che il personale abbia goduto del prescritto riposo. E comunque, tutto ciò come si concilia con la pretesa di una riduzione del personale?

Vi è in atto, onorevole Ministro, il cosiddetto ridimensionamento del Servizio approvvigionamenti. Veda, se si fosse partiti dal criterio di migliorare, di razionalizzare il servizio, io il ridimensionamento me lo sarei spiegato; si è partiti invece da un criterio opposto: si è partiti, cioè, dal criterio di trovare un'eccedenza di personale, il che, per me, è assolutamente sbagliato.

Io, onorevole Ministro, ho trascorso una intera vita nel Servizio approvvigionamenti, e posso parlare al riguardo con la massima competenza. Con la nuova circoscrizione che si è voluta dare ai magazzini, necessariamente, ineluttabilmente gli impianti consumatori saranno costretti a crearsi dei magazzinetti-scorta. L'onorevole Corbellini, che, come me, ha vissuto una vita nella Amministrazione ferroviaria, ne sa qualcosa. Molte volte — onorevole Corbellini, lei lo sa — non si possono far partire dei treni solo perchè ad una locomotiva è avariato e da sostituire un pezzo qualunque: una valvola, un iniettore, un qualsiasi strumento. Ebbene, fino a quando c'è il magazzino in sede, senz'altro si ricorre ad esso e la cosa è rimediata; ma quando il magazzino non è in sede o vicino all'impianto consumatore, questo è costretto assolutamente a costituirsi un magazzinetto-scorta. E che cosa accade in tal caso?

Quella tale eccedenza di personale che si è creduta di eliminare nel Servizio approvvigionamenti, almeno dal punto di vista numerico dovrà essere impiegata nei magazzinetti-scorta degli impianti consumatori. Vi è, per esempio, il dirigente di un impianto grande consumatore di legname, il quale ha fatto questo discorso: il magazzino approvvigionamenti non avrà più scorta di legname e siccome io di legname sono un forte consumatore la scorta me la formerò presso il mio impianto. E che cosa avverrà, onorevole Ministro? Avverrà che il servizio così risulterà peggiorato, nel senso che presso i magazzini di approvvigionamento vi è già personale specializzato per la messa a posto e la conservazione del materiale; ma quella specializzazione presso gli impianti consumatori dovrà ancora essere acquisita; ed allora non solo quella eccedenza di personale, che si è creduto di eliminare nel Servizio approvvigionamenti, sarà stata un'eccedenza assolutamente effimera; ma si avrà anche un peggioramento del Servizio.

Sebbene il problema sia molto importante dal punto di vista del proponimento della riduzione del personale nella nostra amministrazione non mi voglio però soffermare soltanto su esso. Onorevole Ministro, con il ridimensionamento del servizio approvvigionamenti, il compartimento di Torino, ad esempio, avrà due magazzini approvvigionamenti (e si sa che il compartimento, dal punto di vista territoriale, rappresenta pressochè la Regione, e quindi in questo caso il Piemonte); due ne avrà il compartimento di Milano e cioè quello di Milano e quello di Voghera, e così il dipartimento di Bologna (quello di Bologna e quello di Castelmaggiore); due il compartimento di Firenze (quello di Firenze e quello di Pontassieve); due il compartimento di Roma (quello di Roma e quello di Foligno). Il compartimento di Napoli avrà il magazzino di Napoli. Ma per il compartimento di Bari e il compartimento di Reggio Calabria, che territorialmente comprendono la Puglia, la Lucania e la Calabria, dal ridimensionamento non è previ-

sto neppure un magazzino approvvigionamenti, non potendosi chiamare tale quello che resterà del magazzino di Foggia, tanto che lo si voleva denominare, a ridimensionamento avvenuto, Campo di Foggia.

Onorevole Ministro, quando si è voluto procedere a questo ridimensionamento dei magazzini approvvigionamenti, con e da quali criteri si è partiti? Come si è ragionato? Si è pensato, forse, che essendovi nel Meridione una rete malconcia e non grandi impianti si può senz'altro trascurare questa parte d'Italia? Questo sta a significare che nulla si prevede per migliorare e potenziare la rete del Mezzogiorno. Questo sta a significare che grandi impianti ferroviari nell'Italia meridionale non ne vedremo mai, o per lo meno che per il momento non si intende costruirne?

E, tutto questo, onorevole Ministro, lo devo collegare anche con quanto è detto nel piano quinquennale presentato dalla Direzione generale delle ferrovie, ove, con mia grande sorpresa, leggo che le grandi officine di riparazione di Cagliari e di Foggia, malgrado alcuni stanziamenti, saranno trasformate in officine di piccola riparazione.

Perchè codeste trasformazioni onorevole Ministro? E quale valore assegnare ad esse? Io, giova ripeterlo, tra questi problemi ho trascorso una vita e non ho sentito mai parlare di officine di piccola riparazione. Che significa tutto ciò? Si vogliono forse trasformare quelle officine in grandi squadre di rialzo? Allora è proprio vero che nell'Italia meridionale dovremo viaggiare col materiale rotabile di scarto? Oppure, mano mano, volete passare le grandi riparazioni dei veicoli all'industria privata? Certo che un magazzino in più o in meno, un'officina di grande riparazione in più o in meno non risolvono il problema del Mezzogiorno; ma è la mentalità con la quale vengono trattate le popolazioni meridionali che ci offende ed è questa mentalità che noi biasimiamo, combattiamo e continueremo a combattere.

Per il magazzino approvvigionamenti di Foggia ho presentato un ordine del giorno. Oso sperare che ella voglia accettarlo o che, in ogni caso, voglia disporre per un riesame delle scorte che dovranno rimanere di pertinenza di quel magazzino. Onorevole Ministro, ritengo doveroso ricordare che, per la vitalità di quel magazzino, vi è anche un impegno morale da parte sua. Ella scrisse una lettera, pubblicata da diversi giornali, ad un deputato della mia circoscrizione; scrisse che il magazzino di Foggia non sarebbe stato smobilitato. Le cose stanno andando molto diversamente. È stata già data disposizione che un capannone di quello impianto dovrà essere sgomberato e consegnato in questi giorni alla locale officina materiale mobile. Se non abbiamo le traveggole, ciò vuol dire che la smobilitazione di quell'impianto è in atto. Perciò, onorevole Ministro, la prego di far riesaminare la questione con la massima benevolenza, e si ricordi che si tratta di un problema di giustizia per il nostro Meridione.

E passo a parlare del personale.

Si sa che, in questi giorni, esso è in agitazione. Che cosa chiede? L'istituzione di un congegno di scala mobile per adeguare le retribuzioni alle variazioni del costo della vita; la rivalutazione del dieci per cento delle retribuzioni e delle pensioni per recuperare, almeno parzialmente, la perdita del potere di acquisto verificatasi in conseguenza del notevole aumento del costo della vita; l'aumento delle quote aggiuntive per la famiglia; miglioramenti sulle competenze accessorie, eccetera.

Onorevole Ministro, desidereremmo sapere che cosa Ella pensa di queste richieste. Risponderà che il nostro bilancio è deficitario? Spero di no! Sarebbe una scusetta non degna di un uomo di spirito quale lei è.

Voglio augurarmi che la vertenza venga al più presto composta per evitare agitazioni e disagi al Paese. Comunque è di sua pertinenza provvedere al miglioramento delle competenze accessorie ed io mi auguro che ella voglia provvedere prima che il personale scenda in agitazione.

Per le note informative cosa è successo quest'anno? La qualifica di « eccezionale » si vede con il microscopio. Nel vecchio stato giuridico vi erano cinque note di qualifica ed altrettante ne sono rimaste con il nuovo stato giuridico. Era logico che chi aveva l'ottimo, aspirasse all'eccezionale. Le

cose sono andate diversamente: l'ottimo è sceso a normale, qualche volta si è trasformato in lodevole. Perchè tutto questo? E ciò non si è verificato in una sola località, ma in quasi tutta l'Italia, il che sta a dimostrare che evidentemente sono state date al riguardo disposizioni restrittive. Il seme però sta dando il suo frutto: il personale per questa questione è in agitazione. Vorrei pregarla, onorevole Ministro, perchè disponga per una revisione comprensiva delle qualificazioni e comunque desidereremmo che esse non venissero legate al premio di fine esercizio e a quello di operosità.

Un altro provvedimento in via di adozione, sempre come riflesso delle risultanze menzognere del bilancio, è quello dell'eliminazioni dei cosiddetti « rami secchi ». È vero, vi sono parlamentari che hanno sposato la causa dello smantellamento dei tronchi passivi; quando però dalla teoria si deve passare alla pratica, tutti i tronchi passivi possono essere smantellati, meno quelli del proprio collegio, ed anzi se ne chiede il potenziamento. Basta esaminare la lunga teoria degli ordini del giorno che vengono presentati al riguardo.

Onorevoli colleghi, questa è una posizione un po' troppo comoda! Il problema, a mio modesto avviso, si pone in altri termini: è giusto che cittadini i quali oggi godono di ferrovia, domani se la devono veder tolta, pur pagando le imposte come tutti gli altri cittadini della Repubblica italiana? A me pare che il provvedimento che si vuole adottare sia una ingiustizia verso molte popolazioni. Chi mi garantisce che un tronco feroviario che oggi è passivo non possa diventare attivo domani? E, d'altra parte, non è forse risaputo che gli operatori economici, prima di impiantare una industria, esaminano se nella località prescelta esiste o meno la ferrovia, tenuto conto che sui costi d'esercizio incide considerevolmente la spesa per il trasporto? Ed allora, perchè privare intere popolazioni della ferrovia e di potenziali sviluppi industriali?

Il problema deve essere esaminato con molta oculatezza e con molto senso di responsabilità, prima di privare un'intera popolazione del grande benificio della strada ferrata, che rimane sempre strumento di progresso e di civiltà. E faccio l'augurio che quei tali rami secchi non si vengano a recidere proprio nell'Italia meridionale, ove abbiamo bisogno della solidarietà nazionale per dar nuovo impulso di vita a quelle popolazioni. Ed un invito mi permetto rivolgere all'onorevole Ministro perchè, quando non è possibile rinverdire quei rami secchi, gli autotrasporti siano gestiti dalla stessa Amministrazione e non già da privati.

Onorevole Ministro, sono sicuro che oggi non staremmo a discutere di questi problemi, se il bilancio non fosse tanto poco fedele nelle sue cifre e nelle sue risultanze: normalizziamo i conti, ed anche la politica dei trasporti del nostro Paese cambierà volto.

Fin qui, onorevole Ministro, per quanto riguarda la politica dei trasporti; ma vi è da aggiungere qualche altra cosa, non meno importante di quanto siamo andati dicendo: si tratta cioè di creare le basi di una vera democrazia nell'Azienda ferroviaria. Si tratta, in sostanza, di regolamentare i rapporti di lavoro in una più stretta connessione con lo spirito e la lettera della nostra Costituzione.

Cito qualche esempio in cui si avverte una carenza di democrazia. Le commissioni interne, ad esempio, in molti impianti sono trattate come ospiti poco graditi. Sono, spessissimo, tollerate, sopportate, e mai viste come strumento di collaborazione. Ci si ostina, in conclusione, a non voler riconoscere in esse ciò che è riconosciuto dalla stessa nostra Carta costituzionale. Ci si ostina, cioè, a non voler riconoscere il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende, secondo l'articolo 46 della nostra Costituzione. Si vuole assolutamente fare del paternalismo e non si desidera alcuna collaborazione perchè si ritiene che essa sia una inframmettenza nell'opera dei superiori.

Ho potuto personalmente constatare che in qualche impianto i dirigenti facevano opera di persuasione verso le maestranze perchè si soprassedesse alla costituzione della Commissione interna: « Tanto — dicevano — per qualunque bisogno potete ri-

volgervi a noi. Le porte del nostro ufficio sono sempre aperte; quale necessità avvertite di creare la commissione interna?». Ed è naturale, onorevole Ministro, che in questi casi i promotori ed i sostenitori dell'iniziativa della costituzione della commissione interna, venissero malvisti e trattati con tutte le conseguenze che derivano da uno stato d'animo poco sereno nei loro confronti. Si è arrivati, cogliendo un futile motivo, o con un pretesto qualunque, a trasferire da un impianto all'altro, e molte volte da una sede all'altra, i cosiddetti caparbi, sostenitori della costituzione della commissione interna. In un certo impianto, esercitando tutte le pressioni morali possibili, si è giunti a far firmare delle dichiarazioni con le quali si chiedeva di non desiderare l'istituzione della commissione interna. Il che, onorevole Ministro — deve convenirne — è un assurdo, perchè la commissione interna, oltre ad essere un organo di collaborazione alla gestione dell'azienda, è anche un organo di difesa del personale.

È vero: il Direttore generale delle ferrovie, a proposito dell'istituzione delle commissioni interne negli impianti, ha inviato delle circolari, con le quali invita e sollecita i dirigenti affinchè provvedano alla costituzione delle commissioni interne. Ma, molto spesso, quelle circolari sono archiviate e quindi dimenticate.

Onorevole Ministro, se tutto questo, purtroppo, si verifica, è perchè non ancora si fa entrare un soffio veramente rinnovatore di democrazia negli ambienti di Villa Patrizi. Perchè, ad esempio, si oppone tanta resistenza all'approvazione del nuovo statuto per il Dopolavoro? Possibile che i ferrovieri debbono arrivare ad una agitazione per democratizzare quell'ente? Già troppo si è atteso per la formulazione di un nuovo statuto; diamo ad esso la vita: decidiamoci a promulgarlo! Confessiamo che non è più possibile mantenere in piedi la vecchia disposizione secondo la quale oltre un terzo del Consiglio direttivo di un Dopolavoro deve essere di nomina della Direzione generale. Quella vecchia disposizione urta contro lo spirito della nostra Costituzione ed avvalora il giusto sospetto che alla direzione di quell'ente non si vogliono uomini di una certa tendenza politico-sindacale. E sono appunto questi atteggiamenti negativi dell'Amministrazione che ci spiegano la fine ingloriosa di certe circolari riguardanti i rapporti umani e via di seguito.

Cito un altro esempio. Sono state istituite le Commissioni per l'assegnazione degli alloggi delle case economiche per i ferrovieri. Di dette commissioni fanno parte rappresentanti sindacali e rappresentanti dell'Amministrazione. Sembrerebbe che dette commissioni avessero il compito effettivamente di assegnare gli alloggi. Neanche per sogno! A dette commissioni è riservato soltanto il modesto compito di assegnare dei punti secondo un criterio prefissato dalla Amministrazione.

Chi veramente, in definitiva, assegna gli alloggi è il Comitato di esercizio. Nulla di male se le graduatorie stabilite dalle commissioni locali, venissero rispettate. Ma non è sempre così. È vero: vi sono ragioni di opportunità che talvolta consigliano l'assegnazione di un alloggio ad un Tizio piuttosto che ad un Caio. Ma il fatto è che questi casi di opportunità sono diventati la norma nell'assegnazione degli alloggi. Ed allora io mi chiedo; a che servono quelle Commissioni locali?

Servono, molte volte, soltanto a far creare delle odiosità contro i propri componenti senza che da parte di questa vi sia alcuna responsabilità nell'assegnazione degli alloggi. Io stesso, onorevole Ministro, faccio parte di una di quelle Commissioni: confesso che non la frequento più perchè mi sento sfiduciato e non intendo, qualche volta, di essere anche burlato. Bisogna dare a queste Commissioni una diversa funzione, altrimenti non hanno ragione di esistere. E in materia di democrazia nell'Amministrazione, potrei segnalarle molte altre lacune. Perchè, ad esempio, non vi deve essere la rappresentanza elettiva del personale in seno ai Comitati di esercizio? Se nel Consiglio di amministrazione vi è la rappresentanza elettiva del personale, non comprendiamo perchè nei Comitati di esercizio non vi debba essere la stessa rappresentanza elettiva. Ed

anche questa è una questione da risolvere perchè consolida la democrazia non solo nell'azienda ma anche nel nostro Paese.

Onorevole Ministro, io ho terminato. Sono sincero affermando che dei passi in avanti si sono compiuti. Con uguale sincerità, però, devo affermare che al passo in avanti spesso si son fatti seguire due passi all'indietro. Bisogna smetterla con la favola che il personale è esuberante e che occorrono dei tagli. Bisogna smetterla con un bilancio che non fornisce le vere risultanze di gestione. Bisogna smetterla con le discriminazioni politico-sindacali che, purtroppo, sempre affiorano quando si tratta di promozioni di grado o di assegnazioni di posti di dirigenza. Bisogna smetterla con certe disposizioni antidemocratiche che offendono la nostra Costituzione. E per concludere, onorevole Ministro, Le rammenterò che annualmente, quando discutiamo il bilancio dei trasporti sempre, lei, noi di questa parte e tutti gli altri colleghi mandiamo un saluto a tutti i ferrovieri. Non è un saluto di prammatica, ma è un saluto che scaturisce dal riconoscimento dell'opera tenace del ferroviere per la ripresa dei nostri traffici. Facciamo sì che a quel saluto seguano riconoscimenti concreti: se ne avvantaggerà l'Azienda; se ne avvantaggerà il Paese. (*Applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Giraudo. Ne ha facoltà.

GIRAUDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è ormai consuetudine in questo come nell'altro ramo del Parlamento ritornare periodicamente sulla necessità di rivedere il sistema della discussione dei bilanci. Le cose continuano come sono sempre andate fin qui e si persiste, intanto, anche se questo non è il caso dell'oratore che ha parlato prima di me, a cogliere l'occasione della discussione dei bilanci per trattare spesso e diffusamente più che le questioni di ordine generale attinenti ai vari capitoli del bilancio, i casi particolari che dovrebbero essere materia di ordini del giorno.

Per parte mia sono convinto dell'inopportunità di questo sistema; ed è per questo che mi riterrei doppiamente colpevole, se il caso particolare cui proprio io vengo a riferirmi, anche a nome dei senatori Bertone, Sartori e Dardanelli, non assumesse, dopo tanti ordini del giorno presentati invano, un valore che va oltre al fatto in sè e che per questa ragione merita, io penso, qualche momento di attenzione da parte del Senato.

Si dice che il periodo della ricostruzione è finito e si vantano giustamente i meriti dello Stato, degli Enti locali, dei privati, per la rapidità e la vastità di questa opera portentosa, ma purtroppo i conti con la guerra non sono stati chiusi tutti e dovunque qualche conto è rimasto aperto, o peggio, là dove sta venendo meno ogni speranza di vederlo saldato, le popolazioni si domandano il perchè di questa discriminazione ingiustificata, quando una obiettiva valutazione dei danni subiti e dei sacrifici sofferti in lunghe e durissime prove avrebbe dovuto, se mai, assicurare quasi una priorità nelle sollecitudini da parte dello Stato.

È il caso che riguarda la mia provincia. Dire Cuneo non vuol dire solo una provincia che rappresenta da sola mezzo Piemonte, una vasta provincia di confine che non gode di statuti speciali, una provincia che costituisce il naturale retroterra della costa ligure; dire Cuneo significa anche richiamarci alla culla della Resistenza, alla provincia più tenacemente democratica, che per

la conquista della libertà ha sofferto e pagato quant'altro mai.

Ebbene, tredici anni sono trascorsi da quando le rovine hanno cessato di essere delle trincee, da quando la mutilazione di Briga e di Tenda è stata accettata con rassegnata fiducia verso la Patria europea, nella speranza di vedere ricomposto in una più larga unità quanto nella transitoria contingenza è andato diviso. Ma l'opera, che Italia e Francia avevano voluto prima della guerra e che, tra l'una e l'altra guerra, avevano realizzato, resta tuttora mutilata, non distrutta ma interrotta, così come la lasciarono i nazisti, quasi testimonianza di una ferita cui sono mancati il balsamo ed il cuore, soprattutto il cuore, da parte di chi era tenuto a rimarginarla.

È innanzitutto per una ragione di ordine morale che il caso della ferrovia Cuneo-Nizza, o meglio Torino-Cuneo-Nizza-Ventimiglia, assume valore di problema da segnalare in Senato e fuori di qui all'opinione pubblica del Paese, affinchè si sappia come, alla solidarietà dimostrata negli anni difficili da una totale generosa dedizione della popolazione cuneese per la causa comune d'Italia, non sia poi corrisposta negli anni più facili, da parte della Nazione, la comprensione che si aveva pure il diritto di sperare.

Si dirà che ciò non è vero o che comunque non può questo episodio della ferrovia costituire motivo per una così esagerata illazione. Ma di fatto così i cuneesi hanno pensato e pensano e così si sono espressi in più di una circostanza per bocca delle autorità locali, contenendo la propria esasperazione nei limiti e nei modi che comporta la naturale compostezza del loro carattere.

Il miglior modo per far cessare questi discorsi, il miglior modo di smentire la pessimistica interpretazione della popolazione cuneese è quello di far vedere finalmente che la sollecitudine del Governo per l'opera invocata sarà non meno positiva di quella che esso dimostra per le opere della stessa natura nelle altre regioni e provincie di Italia.

Se poi questa nota di realistico sentimento, o risentimento, dovesse apparire fuori luogo, ci si dicano almeno le ragioni per cui i due o tre miliardi necessari alla ricostruzione di questo tratto ferroviario sarebbero male spesi, mentre sono bene spesi, e non ne dubito, i miliardi — e quanti! — per tratti nuovi o rifatti o raddoppiati che in altre contrade d'Italia si vanno impegnando con giustificata soddisfazione del Governo e delle popolazioni interessate. Gli è che di ragioni ne sono state avanzate, ma non tali da poterci convincere; tentativi ne sono stati fatti, ma forse senza la fermezza, la volontà e soprattutto la continuità necessarie, mentre lo scambio di documenti, di relazioni, di memoriali ha affastellato un tale monte di carte da far dire che, se si disponessero in fila uno dopo l'altro tutti i fogli di carta formanti le relazioni presentate, a proposito della Torino-Cuneo-Nizza, alle pubbliche autorità e giacenti negli archivi di tutti i centri interessati, oltre che a Parigi e a Roma, si formerebbe una striscia più lunga dell'intero percorso della linea ferroviaria di cui stiamo parlando.

La ragione addotta contro la ricostruzione del tratto interrotto per cause belliche è principalmente questa: si tratta di una linea a carattere internazionale, per la quale occorre anche il concorso della volontà e del finanziamento della Francia, volontà e finanziamento che sono mancati. Devo dare atto a lei, onorevole Ministro, di essere intervenuto più di una volta presso il Governo francese per avviare a soluzione il problema e di essersi impegnato, come risulta ad esempio da sua lettera del 2 marzo 1956 all'Amministrazione provinciale di Cuneo, a superare da parte dell'Italia ogni difficoltà, una volta che si fosse ottenuta l'adesione del Governo francese. Non so però come spiegare — mi permetta — l'atteggiamento della Direzione generale delle ferrovie, la quale, ad una sollecitazione di due anni or sono da parte del Ministero della difesa per l'eventualità di un interessamento della N.A.T.O. per la ricostruzione della ferrovia, ha risposto esprimendo parere negativo.

Io debbo dare anche atto all'opera svolta in proposito dai Governi democratici di questi anni e particolarmente dagli onorevoli

Sforza, De Gasperi e Scelba, nei vari incontri con i Presidenti del Consiglio francesi, ma non so spiegarmi come, avvalendoci, come si sarebbe dovuto, dell'evidente, possibile e doveroso richiamo agli impegni contrattuali solennemente sanzionati da Italia e Francia nel 1904, impegni non decaduti e comunque non denunciati da una delle due parti contraenti, non si sia potuto giungere ad una conclusione rispettosa degli impegni stessi.

Come già ebbi ad osservare nell'intervento alla Camera dell'ottobre 1954 in sede di bilancio degli esteri, si è commesso forse da parte nostra l'errore di esserci lasciati portare troppo affrettatamente sul terreno di una valutazione puramente economica, svalutando in partenza la vera entità del problema, senza per altro poter trarre dai dati economici disponibili criteri certi per un'esatta valutazione anche di natura economica. E poichè ho parlato di valutazione economica, e si è sostenuto dalla Commissione tecnico italo-francese, nominata dopo l'incontro di Santa Margherita, la non economicità della linea, mi permetta il Senato di ripetere quello che ho già detto anche su questo argomento alla Camera, e cioè che i dati raccolti, con tutto il rispetto alla predetta Commissione, non sono per nulla attendibili, perchè falsa era tutta la situazione dei rapporti fra Italia e Francia nel periodo cui la Commissione si è riferita, e, del resto, troppo approssimativa la comparazione con la situazione di altre linee.

Non saremo certo noi, della provincia dei Giolitti, degli Einaudi, dei Soleri, dei Bertone, a sottovalutare l'importanza del criterio di economicità nella valutazione di una opera. Abbiamo però il diritto di pretendere che in questa valutazione ci si fondi su dati attendibili e controllabili. Se questi dati non si possono avere, abbiamo pur sempre un altro diritto: quello di chiedere che venga riservato anche a noi l'atto di fede che con tanta generosità — e ne siamo ben lieti — il Governo della Repubblica sostanzia in interventi ben più massicci nel Mezzogiorno ed altrove, di fronte a prospettive talora non più sicure nè più lusinghiere.

Nè si opponga che le difficoltà vengono dalla Francia, poichè, ove la Francia persista sulla negativa, possiamo pur sempre decidere da soli, con i nostri mezzi, per una finalità sotto un certo aspetto tutta nostra quale è quella del collegamento di due città italiane come sono Cuneo e Ventimiglia, e per una funzione ancora prevalentemente a nostro vantaggio, quale è quella di fare di Ventimiglia lo sbocco naturale di una linea longitudinale europea.

E, che questo possa essere il risultato della Cuneo-Ventimiglia, lo dimostra l'affermazione che in relazione ad essa ha fatto, ad esempio, il rappresentante delle ferrovie svizzere, il consigliere nazionale Roberto Bratschi a Torino nel marzo 1956 durante il convegno delle ferrovie dell'occidente europeo, quando ha testualmente dichiarato « essere la mancanza di questo canale naturale e del transito turistico tra la Svizzera, l'Italia e la Francia ragione di grave pregiudizio per l'economia complementare di questi Paesi ». Del resto basta guardare la carta geografica per osservare come la Cuneo-Ventimiglia sarebbe destinata ad essere automaticamente la Basilea-Domodossola-Torino-Cuneo-Ventimiglia, che è quanto dire la Basilea-Domodossola-Torino-Cuneo-Nizza.

Ci si obietterà ancora che per agire, eventualmente, con la sola nostra iniziativa si dovrà pur sempre ottenere il consenso della Francia per passare su suolo francese. Ma si è mai provato a chiedere alla Francia, anche a solo titolo d'ipotesi, questo consenso? E, se lo si è fatto, quale ne è stata la risposta? Questa risposta costituisce un elemento importante per i nostri propositi, per i nostri calcoli, per la linea di condotta da seguire, e per indurre la Francia stessa a rimeditare una volta ancora sul problema, poichè un consenso al passaggio senza un concorso nella spesa significherebbe, evidentemente, un interesse riconosciuto, ma accolto troppo a buon mercato, per non far riconsiderare al Governo francese anche il dovere di impegnarsi nella spesa.

Non consideriamo, del resto, il problema di questa ferrovia come un problema a sè stante, al quale siamo attaccati per atavi-

ca affezione. Abbiamo ben presenti le soluzioni che nel settore delle Alpi occidentali sono previste dal piano regolatore per la sistemazione e realizzazione dei valichi transalpini. Ma pensiamo che la ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia, fra tanti avvincenti progetti di strade e di trafori da realizzarsi, mantenga per noi come per i francesi tutta la sua ragione d'essere per la funzione complementare che le ferrovie hanno rispetto alle strade: funzione che, in zona di montagna, come ben osservava un giorno l'onorevole Segni, è e sarà utilissima per molto tempo ancora.

E non è questa complementarità, onorevole Ministro, da riferirsi solo alla strada che fiancheggia la ferrovia, cioè alla statale numero 20, cui ella si è riferito nel discorso alla Camera, la quale strada, per essere nella dovuta efficienza, avrebbe oggi bisogno di una spesa più che doppia di quella occorrente per la ricostruzione della ferrovia. È una complementarità da riferirsi alle strade di tutta una regione, e che non sarebbe senza benefici effetti anche per un alleviamento dell'imbarazzo che il senatore Zaccari verrà qui a denunziare in relazione al traffico della Riviera di Ponente. Ecco perchè, onorevole Ministro, la Cuneo-Ventimiglia non è da considerarsi oggi seconda ad altri tratti di ferrovia per i quali finanziamenti e supplementi di finanziamenti sono in corso, come bene ci documenta l'onorevole relatore.

Il senatore Jervolino ci parla nella sua relazione anche di un piano per il potenziamento delle linee di transito per l'estero, e ciò in relazione alla politica dettata dalle esigenze del Mercato comune europeo. « Tale piano, egli dice, richiederà finanziamenti straordinari di circa ottanta miliardi da aggiungere ai cinquantaquattro miliardi accordati con legge 26 marzo 1955 e seguenti ». Centotrentaquattro miliardi in tutto, dunque, e non si troveranno tra essi i due o tre miliardi per la Cuneo-Ventimiglia, la quale, come ho potuto osservare leggendo la relazione, non compare mai neppure tra le ferrovie potenziali di un lontano domani e, tanto meno, tra quelle per le quali l'Amministrazione ferroviaria sta ora interessando la Banca europea degli investimenti? Ma non per questo il problema si cancella e vien meno il dovere del Governo di provvedere.

Con tutto il rispetto, dunque, me lo consenta onorevole Ministro, io non posso accogliere la deludente risposta che ella ha dato il 18 settembre scorso nell'altro ramo del Parlamento all'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Amadeo e Sarti. In sostanza ella ha detto: niente ferrovia a spese dello Stato, niente concessioni alla richiesta avanzata dalla Società Cuneo-Nizza costituitasi proprio per la ricostruzione del tratto ferroviario in sostituzione dell'iniziativa dello Stato. Ebbene, le autorità e le popolazioni italiane e francesi della zona delle Alpi marittime hanno domenica scorsa in una riunione a Breil ancora una volta ribadito il tenace proposito di vedere realizzata ad ogni costo la Cuneo-Nizza. A questo scopo nuove sollecitazioni sono state rivolte dai sindaci di Breil, di Sospel, di Mentone, Tenda e di numerosi altri centri del versante francese al Governo di Parigi, mentre gli stessi hanno deliberato di costituire una propria società, destinata a fondersi con quella già costituita dagli enti italiani interessati, per dar mano alla ricostruzione della ferrovia nel caso che i Governi francese e italiano non si decidano a farlo direttamente. Tre miliardi di spesa per salvare un patrimonio di quaranta miliardi giustificano pienamente sul piano economico l'operazione, e una giustificazione maggiore essa riceve dalle esigenze di più evidente attualità per le comunicazioni con la costa ligure e con la Francia. L'insistenza con cui le popolazioni italiane e francesi di entrambi i versanti reclamano, dopo tanti anni, l'opera e l'impegno finanziario che gli enti pubblici della zona sono pronti ad assumersi dovrebbe tranquillizzare i dubbiosi e riportare i due Governi alla fiduciosa intraprendenza del 1904. Tenga conto, onorevole Ministro, che qualche prima risposta più benevola è già stata data in questi giorni da Parigi. Nulla di risolutivo, ma quanto è sufficiente a farci pensare che, nonostante tutto, a Parigi la ferrovia non vien data ancora per morta e sepolta.

Vorrebbe assumersi questa definitiva responsabilità il Governo italiano? Non lo credo. C'è un modo assai semplice per sciogliere questo annoso nodo, ed è quello di sciogliere lo davvero.

Alessandro il Macedone in un caso siffatto non avrebbe certo dato mano alla spada per tagliare, perchè a sciogliere nodi di questa natura basta la volontà di volerli sciogliere. Alla mia città, che pure un poeta ha definito paziente, non basta invece più la pazienza per attendere. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zaccari. Ne ha facoltà.

ZACCARI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione precisa e documentata dell'onorevole Jervolino ha toccato tutti i punti fondamentali del bilancio in discussione, ne ha sviscerato gli aspetti generali, ha posto l'accento sulle linee direttrici della azione governativa nel settore dei trasporti, ha dimostrato come le Ferrovie dello Stato abbiano compiuto notevoli progressi, di cui tutti noi siamo consapevoli e coscienti, ed ha indicato quali intende compierne nel futuro. Non poteva scendere certo all'esame di casi particolari che noi che viviamo in periferia invece sentiamo e che penso sia precipuo dovere trattare in questa sede, dove debbono confluire tutte le voci, anche piccole e modeste, onde l'onorevole Ministro responsabile possa avere un panorama completo e fedele delle varie situazioni che, nel *mare magnum* del centro, a volte possono o sfuggire o non essere valutate nella loro effettiva importanza.

Mi permetto perciò di richiamare l'attenzione dell'Assemblea e dell'onorevole Ministro sulle condizioni particolari della mia terra, della Liguria occidentale che, proprio per essere all'estremo confine d'Italia, troppo spesso è dimenticata. In sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ho dimostrato come sia estremamente urgente e necessario provvedere al raddoppio della Via Aurelia, anche perchè le comunicazioni ferroviarie sono quanto mai carenti, sia per i collegamenti con Genova, sia per i collegamenti col Piemonte.

La linea ferroviaria infatti che unisce Ventimiglia a Genova, nonostante la sua importanza nazionale e internazionale, è ancora prevalentemente a semplice binario; vi sono solo tre tratti a doppio binario, quello tra Ventimiglia ed Ospedaletti per complessivi 10 chilometri, quello tra Albenga e Loano per 8 chilometri, quello tra Voltri e Genova, per 14 chilometri, cioè 32 chilometri in tutto, su uno sviluppo complessivo di 150 chilometri. In questa situazione la linea è impegnata al limite della sua potenzialità, come dimostrano le medie del traffico giornaliero in ogni stagione dell'anno.

Ora, se si considera l'incremento verificatosi negli ultimi anni come possibile e probabile anche per gli anni venturi, si giunge alla conclusione dell'inadeguatezza della linea stessa e della necessità di provvedimenti urgenti e tempestivi.

I provvedimenti già studiati, che sono tutt'ora allo stato di proposta, prevedono l'attuazione del doppio binario su tutto il tronco Savona-Genova e sui tratti del tronco Ventimiglia-Savona, dove non esistano particolari difficoltà; la modificazione del sistema di elettrificazione da corrente alternata trifase a corrente continua per ottenere un aumento della velocità media dei convogli e per ottenere la possibilità di impiegare mezzi leggeri e veloci e di aumentare il tonnellaggio dei treni. Prevedono la sistemazione e l'ampliamento degli impianti fissi nelle stazioni che maggiormente necessitano di essere potenziate. Con questo programma effettivamente si potrebbe giungere ad un notevole miglioramento delle condizioni attuali; ma l'attuazione dello stesso è stata accantonata: non ne esiste infatti traccia nel piano quinquennale.

Onorevole Ministro, ripeto a lei quanto ho detto all'onorevole Togni: se non si provvede a fare qualche cosa, tenute presenti le condizioni di congestionamento del traffico della via Aurelia, ogni sviluppo delle vitali attività dell'estrema riviera ligure sarà soffocato, non solo, ma si assisterà al

depauperamento di quei territori che hanno dato e danno tanto all'economia nazionale, e col turismo e con la floriorticoltura e con l'industria.

Non voglio di proposito trattare del danno incalcolabile che la linea ferroviaria provoca alle nostre cittadine del litorale tagliate a metà dalla stessa, per cui non possono avere quello sviluppo turistico sul mare tanto necessario. Sono decenni e decenni che le popolazioni liguri sognano uno spostamento a monte, soprattutto in corrispondenza dei centri abitati. Ma non ne voglio parlare in questa sede e in questo momento perchè, con l'attuale situazione di bilancio, le mie sarebbero espressioni puramente demagogiche. Desidero soltanto ricordare che sulla vicina Costa Azzurra si sta già attuando questo spostamento in un tratto, quello riguardante il territorio del Principato di Monaco. Lasciamo perciò questo problema nel mondo dei sogni, ma almeno faccia sì, onorevole Ministro, che la Ventimiglia-Genova non sia la più lenta linea d'Italia, nonostante la sua importanza nazionale ed internazionale, nonostante il traffico ognora crescente, nonostante la sua attività di esercizio. Sono stati istituiti, con soddisfazione di tutti, servizi rapidi con Genova e Milano per mezzo d automotrici. È entrato in funzione, con soddisfazione di tutti, il « Ligure T.E.E. ». Ma, onorevole Ministro, cerchi di fare in modo che questi servizi rapidi facciano qualche fermata in più, soprattutto nei centri turistici più importanti della Riviera. I rapidi che collegano Parigi colla Costa Azzurra si fermano in molte stazioni della stessa, perchè ad essi è stata data una funzione anche turistica. Faccia sì che si fermino almeno ad Alassio, a Bordighera, che non hanno una fama inferiore a molti centri della vicina Costa Azzurra francese. Comprendo benissimo l'obiezione che sale sulle sue labbra, onorevole Ministro: « Se veniamo meno al rigido criterio adottato, non potremo più considerare rapidi gli stessi mezzi e non ci potremo più salvare dalle richieste di tante altre cittadine ». È vera questa osservazione, ma è anche vero che con la carenza gravissima delle strade è necessario agevolare in questo modo un territorio nelle sue fondamentali esigenze di vita.

Se le comunicazioni con Genova si trovano nella situazione dianzi accennata, ancora più precaria è la condizione delle comunicazioni ferroviarie della Liguria occidentale con il Piemonte, con Cuneo e Torino, di cui ha già ampiamente trattato il senatore Giraudo, ma su cui mi permetto di aggiungere qualche osservazione anche io. È un problema che ha appassionato da ormai un secolo le popolazioni delle provincie di Cuneo e di Imperia, da quando, nel 1854, fu costruita la ferrovia Torino-Alessandria-Genova. Infatti una sola linea non soddisfaceva ai bisogni dei territori occidentali del Piemonte e tagliava fuori la Riviera ligure. Furono fatti perciò due progetti per unire Ceva a Savona e ad Oneglia; di queste prevalse la Ceva-Savona che fu inaugurata nel 1874. Ma era necessaria una terza linea di comunicazione, che il Parlamento italiano approvò nella seduta dell'11 giugno 1879, dopo un appassionato intervento dell'onorevole Biancheri.

Ma se il Parlamento approvò la linea in quell'anno, gli studi erano cominciati nel 1857, quando il Piemonte, ancora nel periodo del suo sviluppo ferroviario, aveva rivolto la sua attenzione ad una linea che allacciasse Nizza a Cuneo passando sul Colle di Tenda, percorrendo la Valle Roia, toccando a poca distanza Ventimiglia. Nel 1858 gli studi erano portati a compimento, ma le condizioni finanziarie di quei tempi non permisero al Cavour, che pure aveva profondo desiderio di eseguire la linea, di darvi inizio.

Onorevole Ministro, ad un secolo esatto di distanza sembra che il Governo italiano non voglia neppure affrontare la ricostruzione della linea stessa danneggiata dalla ultima guerra. L'onorevole Biancheri, nella seduta dianzi citata, affermava per dimostrare la necessità della linea: « Signori, se vi rifate a considerare come dalle sponde del Tanaro alle sorgenti del Po si estende a guisa di altipiano una vastissima plaga che racchiude il più fertile territorio del Piemonte, se ponete mente alla fitta popolazione di quella contrada che ha Torino per

capo, Cuneo per centro, sulla destra Pinerolo e Saluzzo, alla sinistra Mondovì, se prendete a riflettere che quell'importantissima zona non trova uno sbocco alle sue relazioni col litorale se non percorrendo il vasto semicerchio Cuneo-Torino-Genova e l'altro poco meno che uguale Cuneo-Mondovì-Savona, vi apparirà evidente come i grandi, vitali interessi delle summenzionate popolazioni non sono stati soddisfatti o lo sono stati assai malamente ».

E a coloro che opponevano il peso delle spese di esercizio replicava: « Se pur fosse vero che sulla linea Cuneo-Ventimiglia fossero per verificarsi maggiori spese di esercizio, pur tuttavia, siccome su quella linea si concentrerebbe il movimento commerciale della Liguria occidentale, di Nizza e di gran parte del Mezzodì della Francia con la provincia di Cuneo e Torino, siccome su quella linea incontestabilmente affluirebbero i numerosi forestieri che ogni anno scendono dal Nord per recarsi a respirare le tiepide aure delle stazioni invernali di Sanremo, Bordighera, Mentone, Nizza, Cannes, non è da dubitare che il movimento dei viaggiatori e delle merci sarebbe per essere grande ».

Penso non sia necessario aggiungere nulla a queste parole pronunciate, ripeto, nel 1879, in sede di discussione del disegno di legge per le costruzioni ferroviarie, nel quale si trovava inserita su apposita tabella tra le linee di carattere eminentemente nazionale e meritevole dell'attenzione del Parlamento la ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Onorevole Ministro, ho voluto rifarmi alla storia per dimostrare come sia ingeneroso l'atteggiamento odierno di fronte ai parlamentari e al Governo di 80 anni or sono quando un De Pretis, capo del Governo, e una maggioranza applaudivano lo onorevole Biancheri che chiudeva il suo discorso con l'espressione: « Signori, date il vostro voto favorevole a questo progetto, chè è l'interesse dell'Italia che lo richiede ».

Per motivi che non è questa la sede per analizzare, la linea fu costruita lungo la Val Roia attraversando per 16 chilometri il territorio diventato francese nel 1850, dopo numerose polemiche contro chi avrebbe voluto che si snodasse in territorio tutto italiano. Il passaggio della stessa in territorio francese provocò notevoli inconvenienti tra cui non ultimo e non meno importante quello di una limitata attività, come era logico quando le frontiere rappresentavano tra le Nazioni europee ostacoli gravi, soprattutto dopo la prima grande guerra mondiale. L'ultimo conflitto ha inferto notevoli danni alla linea, che ormai dal 1944 è interrotta, con gravissime ripercussioni sulle comunicazioni tra il Piemonte e la Liguria occidentale. È vero che i 16 chilometri sono diventati di più dopo il trattato di pace che la Francia ha voluto ancora dominato da preconcetti politici militari, ma è anche vero che ormai con l'auspicata e sperata unione europea i confini non saranno più barriere tra i due popoli per sempre amici in una convivenza superiore, per cui il ripristino e la ricostruzione della ferrovia potrebbe anzi servire politicamente a dimostrare l'avvento di nuovi più cordiali e più stretti rapporti.

Ella, signor Ministro, in risposta all'ordine del giorno Amadeo, a Montecitorio ha affermato che il problema della ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia ha formato oggetto di studio da parte di un'apposita Commissione italo-francese che ha concluso i lavori negando l'utilità economica della ricostruzione per scarse prospettive di traffico. Ha aggiunto che l'Amministrazione delle ferrovie ha accettato la conclusione, anche perchè l'esercizio della linea stessa risulterebbe passivo, essendo il tracciato ferroviario fiancheggiato per tutto il suo sviluppo dalla strada statale 20. Ma la strada statale 20, onorevole Ministro, come ha già affermato l'onorevole Giraudo, in alcuni tratti, sia in territorio italiano, sia in territorio francese, è quanto mai angusta e tormentata e sale sul colle di Tenda ad oltre mille metri, divenendo, durante lo inverno, spesso impraticabile, per cui non può essere considerata come un mezzo agevole, veloce, sicuro per spostamenti di persone e merci.

Onorevole Ministro, quando affermo che l'estremo territorio della Liguria in fatto

di comunicazioni si trova in grave disagio, non faccio demagogia retorica, ma espongo una realtà effettiva. Ella ha aggiunto di aver fatto pressione presso i colleghi francesi, ma di aver avuto risposte contrarie, anche per l'opposizione dell'amministrazione delle ferrovie francesi. Io penso, onorevole Ministro, che non si debba desistere, che il Governo italiano debba continuare ad esercitare pressioni tanto più che è in atto da parte dell'Associazione francese dei Sindaci delle Alpi Marittime un'azione per ottenere dal Governo la presa in considerazione del problema della ricostruzione, come ha dimostrato la mozione votata all'unanimità nella riunione del 7 giugno 1958, avvenuta presso la Prefettura di Nizza, cui si è richiamata la riunione di Breil, cui ha accennato l'onorevole Giraudo. Nella mozione anzidetta si fa riferimento alla « Società Cuneo-Nizza » che a suo tempo aveva chiesto la concessione della ricostruzione del tratto della linea Limone-Ventimiglia, che ella ha affermato non essere stata accolta per ovvi motivi di carattere tecnico, aziendale, politico, militare; motivi, soprattutto gli ultimi, che personalmente non posso comprendere ed accettare, dal momento che la politica estera del nostro Paese tende ad affermare, a propugnare, a raggiungere la piena fratellanza e collaborazione tra i popoli d'Europa.

Onorevole Ministro, stando così le cose, ella non deve, non può considerare chiusa ed archiviata la pratica: la ricostruzione della Cuneo-Ventimiglia è voluta dalle popolazioni al di qua e al di là del confine attuale, significa la salvaguardia e la difesa degli interessi economici e turistici delle provincie di Cuneo ed Imperia, è una dimostrazione della nuova atmosfera di collaborazione con la Francia, cui dobbiamo tendere con ogni sforzo, con ogni sacrificio, è un atto di giustizia verso il passato, è un atto di fede verso l'avvenire.

Per i problemi della mia terra ho finito; oso sperare che gli onorevoli colleghi e lo onorevole Ministro mi consentiranno di aggiungere ancora due osservazioni di carattere generale.

Afferma quanto mai esattamente l'onorevole Jervolino nella sua relazione che la rete dei trasporti in concessione costituisce il sistema delle vene e delle arterie secondarie nonchè quello delle vene capillari che sono, più che necessarie, indispensabili per la vita cellulare del grande organismo che è il corpo nazionale. Mi permetto però osservare come sia necessario che il Ministero, attraverso gli Ispettorati della motorizzazione civile, non solo favorisca e promuova la concessione di linee automobilistiche per i paesi dell'entroterra e di montagna, ma controlli che i servizi istituiti e istituendi rispondano alle reali necessità delle popolazioni, con la vigilanza sul numero delle corse, con la vigilanza sugli orari, e non permetta che sulle linee cosiddette secondarie vengano usate vetture ormai in disarmo, tolte da altre linee più importanti. Spesso ci sono operai e studenti che hanno bisogno di un orario particolare delle corriere e non riescono ad ottenerlo dalle ditte concessionarie. Penso che debba proprio essere necessario un intervento, perchè in questo modo si può impedire che molte famiglie abbandonino il paese nativo per trasferirsi in città e si può favorire l'istruzione dei nostri bambini. Quanti bambini nei piccoli paesi continuerebbero gli studi, se avessero un minimo di comodità per accedere alla scuola del paese vicino! È un aspetto questo che giudico sia degno di umana considerazione e di sollecita attenzione.

Ultima considerazione. L'Italia è una Nazione turistica che ogni anno accoglie milioni di ospiti. Nell'anno 1957 ne sono entrati oltre 14 milioni, di cui 3 milioni 793.223 attraverso i transiti ferroviari. Non solo per questo motivo, ma anche per questo motivo mi permetto invitare l'onorevole Ministro a proseguire, attraverso i suoi uffici periferici, l'opera tendente a dare maggiore ordine, maggiore pulizia, maggior decoro agli impianti, alle linee ferroviarie, alle stazioni, sollecitando anche la collaborazione degli enti comunali e provinciali, tutti vivamente interessati all'abbellimento ed alla sistemazione degli impianti ferroviari. Si vedono ancora stazioni che forse non hanno subito un riordino in-

terno ed esterno da quando sono state costruite, si vedono stazioni che potrebbero con pochissimi mezzi essere rese ridenti ed accoglienti, si osservano lungo le linee caselli fatiscenti, depositi di detriti e di immondizie soprattutto alla periferia delle città, si osservano recinzioni cadenti che denotano disinteresse ed abbandono.

Penso, onorevole Ministro, che l'opera iniziata debba essere proseguita, anche perchè giudico non debba comportare eccessivi oneri di bilancio, ma soprattutto buona volontà, instillando nei funzionari un maggior interesse ed una maggiore ambizione e dando loro, pur con pochi mezzi, una maggiore libertà. Ci sono infatti capi-stazione che con passione vorrebbero risolvere piccoli problemi di abbellimento e di sistemazione, ma non possono far nulla, perchè non solo non hanno fondi a disposizione, ma sono invitati a non fare insistenze o pressioni sulle autorità locali, che pur potrebbero dare aiuti. Le sembra possibile, onorevole Ministro, che debbano essere evitati rapporti di collaborazione tra i suoi funzionari periferici e gli enti locali per il pericolo di richieste, come contropartita, che non potrebbero essere accolte dall'Amministrazione centrale? Tutti dobbiamo essere interessati a rendere più bella, più ordinata, più ospitale la nostra Italia: inviti perciò i suoi funzionari a richiedere la collaborazione degli enti locali, quando non hanno la possibilità di operare con i loro mezzi; conceda sempre maggiori premi a coloro che maggiormente si distingueranno in questo settore; faccia sì che le stazioni ferroviarie siano i veri biglietti da visita di tutte le città e cittadine d'Italia, per tutti coloro che transitano, per tutti coloro che vi giungono, ogni giorno più accoglienti, più ordinate, più ospitali, più fiorite. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Solari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il sopraffaticamento dei lavoratori addetti all'autotrasporto industriale è grave fattore di pericolosità per la circolazione stradale;

considerato che il saggio dei salari nell'autostrasporto industriale, specie del settore merci, è particolarmente basso anche in relazione alle prestazioni imposte;

considerato che il settore dell'autotrasporto merci è tra le poche attività produttive tuttora sprovviste di limitazione legislativa degli orari di lavoro,

impegna il Governo a limitare al più presto con adeguati provvedimenti:

a) la durata del lavoro nell'autotrasporto;

b) la durata del servizio continuativo di guida »;

« Il Senato,

ritenuta la necessità di un più ampio piano di investimenti finanziari per il potenziamento del servizio ferroviario di Stato,

invita il Governo:

1) a predisporre lo studio urgente per il reperimento dei mezzi e la definizione del programma d'impiego;

2) a subordinare l'eventuale sostituzione con autotrasporti di linee ferroviarie irrimediabilmente passive all'attenta valutazione delle esigenze economiche e sociali delle zone interessate;

3) in ogni caso, a disporre che l'esercizio delle autolinee sostitutive, integrative e parallele delle linee ferroviarie sia gestito dall'Azienda ferroviaria di Stato o direttamente o a mezzo di imprese con capitale statale ».

PRESIDENTE. Il senatore Solari ha facoltà di parlare.

SOLARI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, parlo a nome del Gruppo del Partito socialista ita-

liano, e mi propongo di attenermi ad un rigoroso criterio di economia, non soltanto di tempo, per il motivo che la discussione, intervenuta alla Camera prima che qui al Senato, già ha posto in luce i problemi che incalzano nell'Amministrazione ferroviaria e nei trasporti, dando occasione alle diverse parti politiche e al Governo di manifestare rispettivamente le loro critiche e i loro intendimenti.

Voglio evitare le tentazioni di ripetere gli argomenti che sono già stati esposti, anche se evidentemente non superati. Perciò non parlerò sullo stato di previsione della spesa come tale, che è l'oggetto di questa discussione, e cercherò invece, modestamente, di esporre il punto di vista del nostro Gruppo in ordine a quelli che, secondo noi, sono i problemi di fondo nel campo dei trasporti, quelli che veramente importano, tralasciando tutta la congerie delle questioni di dettaglio, delle giustificazioni tecniche, dei dati statistici, i quali ognuno sa come si riesca a manovrare e a capovolgere, secondo l'interesse del presentatore.

Non entrerò in particolari riguardanti una stazione, un tronco ferroviario o un ponte, e ciò perchè ritengo debba essere apertamente disapprovato il sistema invalso specialmente nelle discussioni sul bilancio dei lavori pubblici e dei trasporti, di dare sfogo in Aula ad una serie di problemi particolaristici o campanilistici, che a mio giudizio dovrebbero avere la loro sede nelle interrogazioni.

Anch'io avrei dei problemi particolari da prospettare a lei, onorevole Ministro, per chiedere come mai, dopo dodici anni, non si è fatto il ponte di Casarsa sul Tagliamento, che si attende da 12 anni; cosa ne è della direttissima Udine-Venezia, via Portogruaro; cosa si è deciso per la ferrovia Carnia-Villa Santina, che è in concessione alla società Veneta. Ma io farei quello che hanno fatto i due colleghi che mi hanno preceduto, con i quali non sono d'accordo: il collega Zaccari ha parlato della Liguria, il collega Giraudo della provincia di Cuneo, la provincia « granda »; ma anch'io potrei parlare ora di un'altra provincia « granda », che è il Friuli, anch'esso periferico; provincia per di più confinante con due Paesi. Ma non lo faccio: di questi motivi particolari farò oggetto, a suo tempo, di interrogazioni. A mio avviso, qui sono i problemi di fondo che vanno trattati, ed è su di essi che si deve insistere da parte dell'opposizione, non tralasciando i consensi quando occorre, ma in particolare insistendo sui dissensi, perchè è questo lo scopo che abbiamo noi qui: venirvi a dire quello che non fate e che potreste fare.

È vero che lei, senatore Jervolino, nella chiusa della sua relazione invoca che le necessarie provvidenze diventino realtà operante; ma la sordità è dalla parte vostra, di voi che governate l'Italia da dieci anni!

Ciò detto, mi sembra che in questa discussione sia da vedere quali sono i problemi essenziali, indipendentemente ed a prescindere dalla questione dei preventivi di spesa. I problemi essenziali, di fondo, del bilancio che noi discutiamo sono, a mio giudizio, tre.

Il primo problema, il più importante ed incalzante, è quello del rapporto strada-rotaia. È un problema universalmente noto come il più cruciale, ed è un problema non solo non risolto, ma del quale si può dire che da parte dell'Amministrazione ferroviaria da un lato, e della politica dei trasporti dall'altro, non sia stato finora avviato a soluzione, come ci risulta che lei stesso, onorevole Ministro, ha più volte ammesso. Un problema, quello del rapporto fra strada e rotaia, particolarmente acuto in Italia, dove ci siamo trovati, a fine guerra, in una situazione doppiamente critica, sia nel sistema ferroviario che nella viabilità stradale. Da un lato una rete ferroviaria ed un parco rotabile rimasti in stato di desolante arretratezza a causa delle distruzioni di guerra; dall'altro una rete stradale insufficiente ed inadeguata ai mezzi moderni meccanici; e nell'uno e nell'altro settore paurose distruzioni di impianti e di opere.

Il secondo problema dei nostri trasporti investe la riforma dell'Amministrazione, cioè dell'Azienda autonoma delle ferrovie. È problema di natura specificamente ferroviaria, ma non per questo è semplicemente amministrativo, come può sembrare a prima vista: è un problema invece economico e politico nello stesso tempo. Anche di questo non si può dire che sia un problema nuovo: esso è stato

considerato largamente dai passati Governi; è stata nominata una Commissione le cui conclusioni in parte sono note ed in parte no, ma il problema non ha fatto un passo avanti e noi ci troviamo a doverlo riprendere dalle fondamenta.

Il terzo problema è quello del rinnovamento e ammodernamento della nostra rete ferroviaria, così paurosamente invecchiata, e non solo a causa delle ritardate ricostruzioni, ma anche per l'insufficienza dei nuovi investimenti, sempre inadeguati alle necessità del progresso tecnico. È invece troppo evidente la necessità che la rete ferroviaria sia mantenuta in uno stato di efficienza almeno pari all'importanza del suo traffico; traffico che riguarda un servizio pubblico, il più importante forse, del nostro Paese.

Mi libererò rapidamente del secondo problema cui ho accennato, anche se esso è fondamentale, perchè riguarda la riforma dell'Amministrazione ferroviaria; ma sono indotto a farlo dal fatto che, in questo stesso mese, è stato presentato alla Camera, da un collega del mio partito, l'onorevole Riccardo Lombardi, un progetto di legge sulla riforma integrale dell'Azienda autonoma ferroviaria. Lungi da me la pretesa di avere la specifica competenza per trattare nei suoi importanti aspetti questo grosso problema, tanto più che avrà la sua sede naturale nel dibattito che avrà luogo o sul progetto Lombardi, oppure, augurabilmente, su un progetto governativo, se verrà presentato, come è stato più volte promesso.

A me basta soltanto richiamare in questa sede il criterio ispiratore fondamentale della riforma, così come il Gruppo socialista lo vede — e lo vede anche lei, onorevole Jervolino, presso a poco come noi, perchè lo scrive — « criterio che è quello di dare all'Azienda ferroviaria dello Stato una gestione effettivamente autonoma, e non solo apparentemente tale quale è quella attuale ».

È nota in Italia, ed anche fuori del Parlamento, la lunga storia dell'autonomia dell'Amministrazione ferroviaria. È una storia interessante, perchè riflette, come in un piccolo specchio, tutte le vicende della nostra vita politica ed i criteri che hanno ispirato, spesse volte in modo contraddittorio, la nostra politica economica. Oggi ci troviamo, si può dire, di fronte alla pratica eliminazione dell'autonomia della gestione ferroviaria, pratica eliminazione già iniziata dal regime fascista, ma purtroppo praticamente e sostanzialmente continuata in questi anni dai Governi che si sono succeduti.

Come uomo della Resistenza debbo modestamente ricordare che, tra i postulati dell'azione di allora (ed erano d'accordo tutti i Gruppi politici) vi era anche la riforma in senso autonomo dell'Amministrazione ferroviaria.

Forse ella ricorderà, onorevole Ministro, gli utili interventi che in questo senso promossero i ferrovieri fin dal 1945, all'indomani stesso della Liberazione, per quanto incombessero allora problemi ben più gravi sulla vita del nostro Paese. Noi socialisti ci siamo assunti il compito di sostenere e di far finalmente trionfare questa legittima aspirazione dei ferrovieri italiani che, fino ad oggi, è stata apertamente trascurata o tacitamente elusa. E ci siamo basati sul concetto che debbono essere adottati, anche nell'ambito ferroviario — naturalmente con i dovuti correttivi — i criteri di autonomia e di netta separazione, tra responsabilità politica e gestione economica, che informano i settori della municipalizzazione. Una separazione netta cioè, in campo ferroviario, tra l'indirizzo politico, che deve essere del Ministro, e la gestione economica che deve essere della Direzione e del Consiglio di amministrazione, con conseguente, precisa e preventiva distinzione dei rispettivi campi di competenza, con esclusione di ogni indebito intervento o invasione da parte dei Ministro o da parte del Governo: interventi ed invasioni che, nell'attuale situazione legale ed organizzativa, sono troppo spesso sollecitati, e talvolta indispensabili.

L'auspicata separazione di responsabilità, che noi sollecitiamo, ci sembra essenziale, se si vuole che l'autonomia non sia una burla, se si vuole che essa sia conforme alle esigenze di un'azienda pubblica moderna. Al Ministro, al Governo il compito di fissare le direttive generali per lo sviluppo dell'azienda, di fissare gli oneri, l'entità degl'investimenti, i programmi di espansione, o anche di restrizione, quando occorra. Ma, una

volta fissati questi elementi fondamentali, la responsabilità dell'esecuzione e della gestione deve essere affidata, non più al Ministro congiuntamente al Consiglio di amministrazione, ma esclusivamente al Consiglio di amministrazione in piena e totale indipendenza.

È evidente quindi che del Consiglio d'amministrazione dell'Azienda ferroviaria non debba far parte il Ministro, in modo che il rapporto fra Governo e Ferrovie sia lo stesso che passa tra una Giunta comunale ed una azienda municipalizzata: questa separazione di responsabilità infatti ha dato risultati positivi negli esperimenti che si sono avuti appunto nella gestione autonoma delle aziende municipalizzate.

In Italia, il Ministro dei trasporti è considerato e si sente Ministro delle ferrovie, con la contraddizione però che, in questi ultimi anni, gli interessi della strada sono stati favoriti nettamente rispetto agli interessi della rotaia. Da ciò discende l'enorme importanza che ha il coordinamento strada-rotaia: il primo problema che incombe, problema che dovrebbe costituire uno degli aspetti essenziali, starei per dire, dico anzi, costituzionali del Ministero dei trasporti. È questo infatti il problema più assillante, più urgente, anche secondo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro e dell'onorevole relatore. Ma, ciò nonostante, l'idea del coordinamento è ancora sospesa in aria, è ancora allo stato fluido, e nella pratica delle cose si assiste e si consente che gli interessi della strada abbiano il sopravvento su quelli della ferrovia, con grave danno dell'Amministrazione.

Dirò per inciso a questo punto che a me pare di aver sentito che si intenda varare una legge generale di coordinamento che stabilirà in modo preciso le competenze tra i vari Ministeri. Posso essere in errore nel dire questo, mi è sembrato di sentirlo, però certamente è auspicabile che a questo coordinamento si arrivi, e in particolare — per quanto qui ci interessa — a proposito dei rapporti intercorrenti tra Ministero dei trasporti e Ministero dei lavori pubblici.

Nella relazione al bilancio si dice che « il Parlamento ha chiesto più volte di devolvere la competenza relativa alla costruzione del sistema stradale al Ministero dei trasporti, perchè nei trasporti si abbia così una visione unitaria » e riconosce proprio lei, onorevole Jervolino, che questo non è stato fatto, e che il non averlo fatto costituisce « un grave danno per l'economia nazionale ». La ringrazio, onorevole relatore, per questa sua coraggiosa autocritica.

L'indeterminatezza delle competenze tra i vari Ministeri si è rivelata particolarmente penosa e gravida di conflitti in conseguenza delle lungaggini burocratiche che si sono verificate in occasione di un fatto recente che riguarda il Codice della strada, problema di urgente attualità, che interessa tutti i settori dei trasporti e della viabilità.

La legge che ha concesso la delega al Governo per la preparazione del Codice della strada scade il 31 di questo mese; al riguardo è stata appositamente nominata una Commissione parlamentare; ma a tutt'oggi questa non è stata ancora convocata, non conosce ancora neppure il progetto; e mi pare che si abbia ragione quindi di temere che sarà chiamata a dare frettolosamente il proprio parere su un problema così complesso, anche se il Governo chiederà una proroga per aver tempo di superare le diverse proposte, non sempre convergenti, dei Ministeri interessati.

Uno dei punti di contrasto è relativo al decentramento del controllo della motorizzazione; a tale riguardo a me pare che abbia ragione il suo Dicastero, onorevole Ministro, nel volere un decentramento che sia il più ampio possibile.

Nella branca d'attività del Ministero dei trasporti che riguarda la strada — e cioè l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — non c'è dubbio che vanno potenziati gli Ispettorati regionali, con ampio decentramento di tutti i servizi. Vanno creati degli uffici provinciali — a mio giudizio, come gli uffici del Genio civile — che abbiano quindi sufficiente autonomia e impianti adeguati: per la revisione degli automezzi, per il controllo delle scuole guida, per le omologazioni, ed altro, e ad essi dovrebbero essere conferiti anche i compiti che sono affidati ora al Pubblico registro automobilistico.

Tutto questo — e ben altro oltre a questo — rientra nell'ambito del coordinamento dei rapporti strada-rotaia, ed è perciò auspica-

bile che ci si decida finalmente a creare il Consiglio superiore dei trasporti (che anche lei, onorevole Jervolino, chiede da moltissimi anni); organo che dovrebbe servire ad eliminare la zona di indefinita competenza in cui oggi il Ministro opera a proprio arbitrio; che dovrebbe preoccuparsi di stabilire una garanzia contro la concorrenza della strada; che dovrebbe eliminare le condizioni di privilegio di cui oggi fruisce il traffico stradale, dando le concessioni in base a capitolati precisi, e facendo molte altre cose che pur in questa situazione è possibile fare. Invece le concessioni delle autolinee sono state accordate con eccessiva generosità, senza discriminazioni ed a condizioni troppo vantaggiose, troppo larghe; e ciò ha determinato una capacità concorrenziale il cui peso ricade interamente sulle spalle dell'Amministrazione ferroviaria.

Sappiamo tutti che in questi ultimi anni la ripartizione percentuale dei viaggiatori si è spostata dalla ferrovia alla strada, in Italia come in quasi tutti gli altri Paesi; sappiamo tutti che il trasporto delle merci su strada ha assunto un ritmo imponente; ma, a mio avviso, bisogna ugualmente smentire quello che io ritengo una specie di luogo comune, e che cioè il trasporto su strada sia il più economico.

BARBARO. Molto bene.

SOLARI. Si sa bene che oggi il trasporto su strada è molto più redditizio, ma questo perchè gli autotrasportatori non hanno nei propri bilanci il costo della rete stradale, la sua manutenzione, la regolazione del traffico, mentre le ferrovie dello Stato nel loro conto economico hanno appunto la costruzione, la manutenzione, la regolamentazione delle linee. In conclusione, la strada non è pagata dagli autotrasportatori; la ferrovia invece è pagata dall'Amministrazione dello Stato.

Se si fa la comparazione effettiva di tutti i costi di trasporto su strada e su rotaia, si perviene alla constatazione che le Ferrovie danno un servizio anche più economico.

È vero che il rapporto strada-rotaia ha alla sua base un'economia mista, onorevole Jervolino, e al riguardo mi rendo conto delle difficoltà che ne derivano per il coordinamento; ma una cosa è da pretendere: e cioè che il settore ferroviario — che è un servizio pubblico — non si tenga in posizione sussidiaria nei confronti degli autotrasporti, che sono eserciti dai privati, quando dovrebbe essere il contrario.

Fa bene la Germania a far gravare sugli autotrasporti una parte delle spese imputabili alla costruzione, alla manutenzione ed alla sicurezza delle strade; fa bene il Portogallo ad avere un fondo, con imposte sugli introiti ferroviari e sui trasporti stradali, nelle giuste proporzioni; ed io la ringrazio, onorevole Jervolino, di averci dato queste notizie nella sua relazione.

In Inghilterra i laburisti avevano progettato la nazionalizzazione anche dei trasporti su strada, che poi il Governo conservatore ha interrotto, e intendevano farlo proprio per questo: riconoscendo cioè che il settore ferroviario, dove sono immobilizzati enormi capitali, era indifeso rispetto ad un settore privato, che finisce con l'imporre la propria legge allo Stato.

Non è nelle nostre intenzioni proporre oggi in Italia la nazionalizzazione dei trasporti su strada, ma insistiamo affinchè siano gestiti dallo Stato tutti i trasporti su rotaia. Siamo d'accordo per la smobilitazione dei tronchi ferroviari a gestione passiva. (Io, per esempio, penso che opportunamente nel Friuli si debba sopprimere la ferrovia Carnica-Villa Santina, e lo dico perchè non ammetto i campanilismi). Ma sono anche del parere che ciò che si sostituisce a quei tronchi ferroviari appartenga allo Stato, cioè che le autolinee siano gestite dallo Stato, come servizi integrativi dell'Amministrazione ferroviaria.

Questo è un punto importante, a mio giudizio, del coordinamento strada-rotaia; e lo sarebbe ancora di più se anche i grandi servizi di trasporto su strada, quelli capaci veramente di sviluppare il massimo di concorrenza con le ferrovie, venissero gestiti dallo Stato. Oggi invece constatiamo che, in virtù di eccessive concessioni, i grandi autotrasportatori lavorano sulle grandi strade parallele per lunghissimi tratti alle più im-

portanti linee ferroviarie del nostro Paese, creando così una concorrenza distruttiva e perniciosa, perchè si svolge sullo stesso canale; ed una concorrenza assurda addirittura sul piano economico.

È urgente mettere ordine in queste cose, valorizzare una rete ferroviaria che costa quello che costa — e sappiamo quanto costi al popolo italiano — e non favorire i mezzi di concorrenza, il cui aumento si risolve a profitto di pochi e non certo a vantaggio della pubblica economia, sulla quale invece ovviamente si ripercuotono le perdite dell'Amministrazione ferroviaria.

E sempre a questo proposito bisogna eliminare la contraddizione che, mentre le ferrovie devono fare i servizi in qualunque modo, con orari da rispettare, con o senza traffico, i trasporti su strada beneficiano di ogni tolleranza. Inoltre — ed anche questo è un elemento importante — mentre il personale delle ferrovie è assoggettato a turni di lavoro precisi, che tengono conto della particolare delicatezza dei servizi, nel campo invece degli autotrasporti la regolamentazione del personale è quanto mai lacunosa. Vi è personale sfruttato con orari gravosi, talora impossibili, che troppo spesso sono causa degli incidenti dovuti alla stanchezza degli automobilisti.

Se gli autotrasportatori dovessero tenere le riserve dei materiali e di uomini che tengono le Ferrovie, per obbedire a impegni di orario, per obbedire a impegni sindacali, non ce la farebbero più.

Lo stesso relatore dice che il trattamento giuridico, economico, previdenziale ed assistenziale è attualmente allo studio, ed accenna alle condizioni di disagio degli addetti ai pubblici trasporti in concessione.

Un'altra ragione di apparente economicità dei trasporti su strada è dovuta proprio alla carenza sindacale. Onorevoli colleghi, mentre i ferrovieri sono organizzati e possono difendere i loro giusti diritti, la dispersione del personale addetto ai trasporti stradali ha impedito fino ad oggi una seria azione sindacale, per la pratica assenza di qualsiasi regolamentazione, per mancanza di compattezza nella categoria.

Il fatto è che non c'è ancora un contratto di lavoro per gli autisti, e così gli autotrasportatori beneficiano in qualche modo di una rendita particolare, che oserei chiamare rendita sindacale, dovuta alla depressione sindacale, al fatto cioè che il personale non è in condizioni di far valere i propri giusti diritti. Ed anche questi sono problemi che è necessario affrontare e risolvere.

Parlando di autotrasporti, non si può passare sotto silenzio quello che è uno degli argomenti del giorno, cioè il prezzo dei carburanti in Italia, che è il più alto in Europa e forse nel mondo. Non è sopita ancora la polemica di questi mesi contro il dichiarato proposito del Governo di mantenere la cosiddetta sopratassa di Suez; polemica che ha scosso l'opinione pubblica del nostro Paese di fronte alla sorprendente disinvoltura con cui il Governo è venuto meno agli impegni solennemente assunti.

Di fronte al dilagare delle proteste, si è corso ai ripari col decreto-legge del 18 corrente che riduce da 14 a 7 lire la sovrimposta addizionale adottata nel 1956, e si spera che con ciò la polemica si assopisca. Ma la brutta figura rimane; e rimane tale e quale, nella sua cruda e pesante realtà, il problema del prezzo dei carburanti.

In Italia il prezzo della benzina resta a lire 135 al litro, e così in proporzione gli altri carburanti.

Ora si chiede la conversione in legge di un decreto concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli azionati da gas liquido, secondo il quale le automobili dovrebbero essere assoggettate a un onere fisso di diverse centinaia di migliaia di lire all'anno. Si legge proprio sui giornali di oggi la notizia che l'Associazione lavoratori utenti di autoveicoli a gas liquido ha citato presso il Tribunale di Roma il Presidente del Consiglio, i Ministri delle finanze e dell'industria e commercio, ed anche lei, onorevole Angelini. Come finirà questo vostro abuso di potere?

Indipendentemente dalla sperequazione fiscale esistente tra i vari carburanti in Italia, resta il fatto che gli oneri fiscali che gravano sui carburanti sono enormi, perchè in Italia non si è capaci di aumentare le imposte sul

reddito e diminuire quelle sui consumi. Ecco il divario che c'è tra noi dell'opposizione e voi del Governo! Non basta criticare problemi e fatti particolari; occorre andare a vedere le cause di fondo, e solo così si vede che le divergenze sono obiettive, sostanziali.

L'imposta progressiva sui redditi fornisce alle entrate statali qualcosa come una sessantina di miliardi, mentre potrebbe dare un gettito anche dieci volte superiore all'attuale.

Siamo invece di fronte all'esistenza di un regime fiscale con prevalenza delle imposte indirette su quelle dirette, senza confronti con gli altri Paesi. Solo se si saprà finalmente migliorare questo rapporto, se si sapranno prendere i provvedimenti necessari a capovolgere questa situazione, si potranno vedere meglio anche le cose che riguardano i trasporti, consentendo con ciò una maggiore analogia nella comparazione tra gli oneri che gravano sui trasporti su strada e quelli che gravano sulle Ferrovie.

E dicendo questo il mio pensiero va alla miriade di piccoli autotrasportatori che vi sono in Italia, che hanno difficili condizioni di vita, e che non sono di certo essi a fare la concorrenza alle Ferrovie dello Stato; quei piccoli autotrasportatori eserciscono servizi locali dove il campo è più propizio per una libera attività, e questa attività va meglio tutelata.

Concludo questa parte del mio intervento, esprimendo il voto che siano al più presto affrontati i problemi inerenti alla riforma dell'Amministrazione ferroviaria, ed i problemi relativi al coordinamento strada-rotaia.

Ora mi siano consentite solo alcune brevi considerazioni che riguardano specificamente le Ferrovie. Per quanto ho già detto — facendo il confronto fra trasporti su ferrovie e trasporti su strada — non sono d'avviso, onorevole Jervolino, che si possa parlare di « antieconomicità dei trasporti su rotaia » solo perchè lo si constata in Italia e in molti altri Paesi.

JERVOLINO, *relatore*. Ho parlato dello stato attuale.

SOLARI. Allora non vale la mia obbiezione. Dico tuttavia che dobbiamo riuscire a sovvertire questo concetto. Sappiamo bene che il « deficit » c'è, e c'è anche dopo che si è riusciti utilmente a reperire quasi tutti gli « oneri extra aziendali », ma il « deficit » si può farlo scomparire con un adeguato ammodernamento tecnico dei mezzi fissi e mobili, e con una gestione veramente commerciale ed industriale, come da più parti si auspica.

È la stessa Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, a dire che si deve tendere all'equilibrio finanziario delle aziende ferroviarie, specie se si riesce a porre tutti i mezzi di trasporto su un piede di uguaglianza per quanto riguarda gli oneri di « infrastruttura ». L'ha scritto lei, onorevole Jervolino.

JERVOLINO, *relatore*. L'ammiro perchè ha fatto uno studio attento.

SOLARI. Nella sua relazione giustamente lei dice che il problema delle Ferrovie non consiste nella « teorica alternativa fra gestione statale e gestione privata ». Lei certamente non la pensa come noi, non è per la collettivizzazione integrale dei mezzi di produzione, ma giustamente ha risposto a critiche, a mio giudizio, assurde e gravi, che sono state fatte da eminenti personalità del nostro Paese. Specialmente poi ha ragione, quando rileva che le ferrovie private non chiudono i loro bilanci con minore disavanzo delle Ferrovie dello Stato.

Riguardo alle ferrovie in concessione, osservo come la legge di ammodernamento di qualche anno fa (che allora era considerata una legge buona) non ha soddisfatto nella sua applicazione, giacchè l'ammodernamento era inteso ad evitare i sussidi integrativi di gestione da parte dello Stato, che invece lo Stato continua ad erogare. D'altra parte, ho già detto che si deve mirare a rendere statali tutte le linee ferroviarie che si intendono mantenere in esercizio: o per la loro utilità commerciale, o anche per la loro utilità politico-sociale.

Circa il *deficit* delle Ferrovie, è risaputo che esso è dato — come ragione fondamentale — dalla sottrazione del traffico migliore, di quello che rende di più, perchè c'è la tendenza, comprensibile del resto, da parte dei commercianti e degli industriali, a ser-

virsi del mezzo diretto, del mezzo che va da porta a porta, con consegne a domicilio. Appunto per questo le Ferrovie devono fare uno sforzo ancora maggiore. C'è qualcosa nella sua relazione su questi enti collaterali delle Ferrovie, che operano in tale settore, ma ben di più si deve fare per mettersi in grado di resistere alla concorrenza anche su questo piano, provvedendo a tutti i mezzi integrativi che possono rendere il trasporto per ferrovia comodo, utile, vantaggioso, più o almeno quanto quello della strada, giacchè col progresso aumenteranno le strade, ma non scompariranno le ferrovie.

Sentivo dire un giorno in Commissione dal senatore Corbellini che anche i treni merci dovranno correre a oltre 100 chilometri all'ora, e correranno! Ed ho sentito anche dire, sempre dal senatore Corbellini, che nel traffico merci vi è in questi anni la tendenza all'aumento della distanza media, mentre nel movimento viaggiatori vi è la tendenza alla diminuzione della distanza media.

CORBELLINI. Lo abbiamo messo anche nella relazione dell'anno scorso.

SOLARI. Non l'avevo letta. Ciò rappresenta certamente una tendenza favorevole, un segno di vitalità. Forse è possibile anche andare oltre con questa tendenza; è possibile portare sulla rotaia più passeggeri; è possibile portare anche merci pregiate, non soltanto merci povere; effettuare trasporti rapidi, organizzare consegne a domicilio.

Il patrimonio delle Ferrovie dello Stato è un patrimonio che va difeso, che ha necessità di investimenti immensi e, così dicendo, ci rendiamo ben conto delle vostre difficoltà di uomini di Governo. Tuttavia è nostro compito insistere nell'affermare che qui è in giuoco l'efficienza di un servizio pubblico essenziale nell'economia dello Stato, e che quindi nessuno sforzo in questo settore sarà eccessivo, nè speso invano, purchè naturalmente sia razionalmente disposto ed attuato.

Chiediamo tutto questo, anche se nella relazione si legge che l'Amministrazione delle ferrovie non è stata « insensibile agli incitamenti », e si enumerano vari provvedimenti legislativi di finanziamento. Tra questi primeggia il piano quinquennale di ammodernamento e di finanziamento della rete ferroviaria dello Stato, e questo è certamente un passo avanti, ma un passo insufficiente.

L'argomento riflette sempre il problema di fondo, il problema della ripartizione generale della spesa pubblica globale italiana nei diversi settori. Se le cose si facessero diversamente, quando si discute il bilancio del Tesoro, forse vi sarebbero maggiori disponibilità per il Ministro dei trasporti, e l'annoso problema delle Ferrovie si porterebbe più celermente a soluzione. Celermente, perchè la celerità è una necessità, e tutti noi sappiamo cosa vuol dire lasciare che le cose invecchino. In questo sta la profonda divergenza, come ho detto all'inizio, tra noi dell'opposizione e voi del Governo.

Dice anche lei, senatore Jervolino, nella sua relazione che « le cause del disavanzo sono da ricercarsi nella mancata attuazione di più coraggiose iniziative che trascendono la volontà dei dirigenti e dello stesso Ministro »; ma non trascendono la volontà del Governo nel suo insieme, proprio per quel che ho detto poc'anzi: è il Governo l'organo responsabile di ciò che si fa, e di ciò che non si fa.

Chiedo comunque, a nome del mio Gruppo, poichè ho promesso di non entrare in particolari, che almeno si spenda bene ciò che viene stanziato. Evitiamo l'enorme dilapidazione di danaro che si fa per costruire stazioni magnifiche, troppo lussuose, senza confronto con quelle degli altri Paesi esteri. Si spenda, invece, per materiale rotabile, per attrezzature fisse, per servizi utili al pubblico, e queste spese non saranno mai troppe. Si faccia presto l'elettrificazione, più ancora di quanto non ci sia promesso, ci si indebiti, tutto quel che si vuole, ma si faccia presto questa elettrificazione, e si aumentino le commesse di locomotive, per diminuire il costo d'esercizio. Si facciano carri frigoriferi, carri raffreddati per trasportare i nostri prodotti ortofrutticoli fino oltre frontiera; chè se oggi si usa l'autotrasporto, è solo proprio perchè si appalesa inadeguata l'attrezzatura ferroviaria.

Le Ferrovie sono oggi ancora un elemento preminente nell'economia dei trasporti, e

particolarmente in Italia, che è un Paese lungo ed accidentato: per la sua conformazione geografica e, direi addirittura, per la sua conformazione morfologica, le ferrovie sono insostituibili, specialmente per le grandi comunicazioni a traffico intenso.

Questo è lo stato delle cose, onorevole Ministro, e lei lo sa bene. Quelli che ho trattato sono problemi aperti, problemi non differibili, perchè la rete ferroviaria è uno degli elementi essenziali di una politica economica, e particolarmente di una politica economica in sviluppo.

Nella misura in cui l'economia si espande, non bisogna avere l'occhio soltanto alle entrate per il turismo, alle autostrade — cosa giustissima, evidentemente, perchè tutti ci serviamo delle autostrade, ma bisogna aver l'occhio anche per le ferrovie, che sono sempre state le neglette nella società italiana.

Il risanamento dell'Azienda ferroviaria, il suo ammodernamento, la sua gestione autonoma adeguata alle esigenze di elasticità della vita moderna, sono un elemento fondamentale, trascurare il quale significa arrecare un incalcolabile danno, e dilapidare, onorevoli colleghi, un patrimonio che è stato accumulato con il lavoro di tutto il popolo italiano. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ottolenghi. Poichè non è presente, s'intende che abbia rinunciato a parlare.

È iscritto a parlare il senatore Picardi. Ne ha facoltà.

PICARDI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione dell'onorevole Jervolino ha offerto un quadro chiaro e completo della politica dei trasporti, così come si è delineata e maturata negli ultimi esercizi, ed ha avvisato alle riforme ed alle attuazioni che veramente sembrano le più meritevoli dell'esame responsabile e delle provvidenze da adottare.

E, senza voler arrivare alle questioni di fondo che investono tutta l'economia del Paese, così come vi faceva riferimento qualche momento fa il precedente oratore; questioni di fondo che potranno essere affrontate al più in altra sede, per la discussione di altri bilanci, io ritengo invece che, proprio perchè la discussione dei bilanci ha, tra gli altri scopi (e del resto lo ripete lo stesso relatore) quello di portare all'esame del Paese i problemi politici, economici, sociali che riguardano un determinato Ministero, mi si consenta di esporre il mio punto di vista su taluni aspetti che mi sembra possano essere insufficientemente interpretati.

Abolizione o riduzione di *deficit* del bilancio è, evidenteme, lo scopo economico principale da raggiungere; ma non, secondo me, attraverso una modalità della quale avverto il pericolo, per il consolidarsi di un criterio di necessità sviluppato come norma e diffuso con la forza di luogo comune, e che si riconduca al facile mezzo della soppressione indiscriminata dei tronchi cosiddetti passivi in esercizio. E tanto più avverto il pericolo di un diffondersi e radicarsi del concetto che io non condivido, in quanto, riportandosi nella relazione le affermazioni fatte dall'ingegner Rissone al quinto Congresso delle comunicazioni di Genova del 1957, è detto che « il problema davvero fondamentale da risolvere è pertanto, senza incertezze, quello del ridimensionamento delle reti con l'abbandono delle linee a scarso traffico, con la soppressione delle stazioncine senza o con troppo scarso traffico, poche o molte che siano ». Il che, mi pare, può snaturare la premessa che l'esame del bilancio serva a considerare, oltre che i problemi economici,

quelli politici e sociali che riguardano il Ministero.

Innanzitutto, nel calcolo del *deficit* delle linee, si è tenuto conto del traffico a distanza, o solo di quello locale? Si è tenuto conto dell'eventuale divario tra traffico merci e traffico passeggeri? Perchè, ad esempio, per una linea che mi interessa direttamente, che pare sia nell'elenco tra quelle deficitarie, la Lagonegro-Sicignano, se è facile dimostrare che essa ha un traffico merci ridotto, in virtù dell'espansione dei trasporti su strada a prevalenza di quelli su rotaia, mi sembra meno facile ed esatto assumere che abbia subito una riduzione del traffico viaggiatori, se tutti i mezzi viaggiano quasi al completo e, molto spesso, in condizioni di superaffollamento. E quindi mi si permetta, proprio per la visione unitaria che si deve avere del complesso problema, porre l'accento su altri aspetti di esso che mi sembrano preminenti.

Non credo che si possa e si debba procedere così *de plano* a soppressioni di tronchi ferroviari indiscriminatamente, sia per le perdite del capitale investito, e sia per le situazioni di emergenza che i responsabili dell'Amministrazione debbono pur prevedere. Senza accennare lo stato di guerra, basti pensare a cosa è successo in alcune nostre zone a seguito delle abbondanti nevicate nell'inverno 1956-1957. Basti riflettere che alcune linee ferroviarie si svolgono in zone che la sola strada non riesce assolutamente a servire; che alcune merci povere non tollerano la spesa dell'autotrasporto, là dove per esse è conveniente quello a piccola velocità; e che altri problemi di ordine pratico, politico e sociale consigliano nello stesso senso. La ferrovia è stata la vera insegna del progresso nel secolo decorso: prima di dichiararla sorpassata e superata è opportuno riflettere che le cosidette zone depresse sono tuttora ritardatarie di varie decine di anni nei confronti delle zone progredite.

Sarebbe contraddittorio adunque, di fronte allo sforzo da parte dei Governi — attraverso massicci interventi — per permettere l'evoluzione ed il miglioramento delle zone depresse, praticamente obliare la situazione sociale e con ciò denegare lo stesso intervento dello Stato per la resurrezione di quelle plaghe.

Bisogna avvertire che precisamente nelle zone depresse il costo dei servizi e della vita è più elevato che nelle altre zone nelle quali agglomerati grandi o cospicui di popolazione, accentramento di industrie e di traffici, sviluppo di attività commerciali e culturali hanno assicurato l'estensione di tutti i servizi pubblici. Ed al costo puramente economico per le distanze, si aggiunge il costo ed il tormento strettamente personale: il disagio delle intemperie, quando non si abbiano ambienti di trasporto riscaldati o condizionati o forniti di altri conforti.

Ed il costo tempo?

Si pensi piuttosto a migliorare le condizioni dei sistemi di locomozione e di ambiente dei treni del sud.

Qualcuno potrebbe, a tal punto, rispondere che i servizi automobilistici ben possono fare le veci, a costi minori, delle ferrovie: qui è l'errore, che io vorrei denunziare. Esistono, è vero, zone in piano ove il problema può essere non discutibile; ma, mi si dica, nelle zone di montagna ove ancora non esistono strade o almeno non esistono grandi strade, come si risolve il problema?

Ed anche quando esista una strada, sia pur detta di grande comunicazione, ma della larghezza media di metri 6 e 7, unica strada che deve convogliare tutto il movimento nord-sud e sud-nord, con notevolissime pendenze e con continue ininterrotte curve e controcurve, in questo secolo delle velocità supersoniche, quanto tempo dovrebbe durare un viaggio in autobus?

Si rendano invece su tali linee i mezzi più celeri, almeno per alcuni treni, sopprimendo delle fermate inutili e rendendo diretti alcuni locomotori-omnibus e più confortevoli; si prolunghino, ove è possibile, i percorsi. E, per tornare alla linea per me più cara, mi sia consentito di porre questo interrogativo: perchè la linea che nasce a Lagonegro non può essere servita da mezzi che conducano direttamente a Napoli, laddove, e sin dalla istituzione delle locomotrici — cioè da più di un ventennio — detti mezzi raggiungono solo o Sicignano o Salerno?

E così, potrebbero anche rifarsi i conti dal punto di vista strettamente contabile! Ma si darebbe alle intere popolazioni di buona parte della Lucania e dell'interno salernitano la possibilità di accedere in tempo brevissimo — e di tanto inferiore a quello dei servizi automobilistici che potessero essere istituiti — a Napoli ove si incentrano tutti gli affari sia economici, sia culturali della plaga.

E si tenga conto che del problema delle strade, dell'angustia delle strade, dei pericoli della circolazione stradale è piena la cronaca di tutti i giorni. La strada costituisce la preoccupazione e l'ansietà di tutti gli uomini responsabili e delle Amministrazioni competenti, per le difficoltà tecniche e per quelle di polizia e di sicurezza.

Orbene, grandi autostrade si svolgono e sempre più si svolgeranno nelle zone benedette, poche invece saranno costruite nell'Italia meridionale.

E dunque anche per questo, prima di postulare il movimento — soprattutto quello umano — tutto su strada, si costruiscano prima le strade idonee e si riproponga allora il problema. Sin da ora avvertendo che, pur con la costruzione di autostrade, a me pare che nell'Italia meridionale montana non si potrà mai giungere alla soppressione del movimento su rotaia, almeno nelle condizioni attuali di vita.

È vero che il piano organico, redatto dalla Direzione generale delle ferrovie, per il risanamento del bilancio, ha stabilito la eliminazione di quei tronchi ferroviari che siano « irrimediabilmente » passivi. Provvidenziale avverbio! È vero che in linea generale — anche attraverso l'autorevole parola dell'onorevole Ministro — si accetta il principio che nelle eventuali soppressioni di linee ferroviarie si debba tener conto sempre delle esigenze sociali ed economiche delle popolazioni. È vero anche che lo stesso ingegner Rissone, nella citata relazione al quinto Congresso internazionale delle comunicazioni — come riportato dall'onorevole relatore — dopo le affermazini di principio sopra riferite, osserva che « ragioni più profonde, di carattere economico e sociale, hanno fino ad oggi militato in difesa della vecchia rotaia ». Ed aggiunge: « circola nelle zone interessate alla chiusura delle linee il timore, non sempre infondato, che la soppressione della ferrovia corrisponderebbe alla perdita delle agevolazioni normalmente concesse al servizio ferroviario, quali: l'obbligo del trasporto, le tariffe di favore, la regolarità dei servizi e degli orari, la garanzia per i traffici di punta, eccetera.

« Rafforza questo timore la preoccupazione che la rete stradale non consenta sempre un efficiente impiego del mezzo sostitutivo ».

È vero, e gliene dobbiamo dare atto, che lo stesso onorevole relatore, implicitamente riconosce l'inopportunità di provvedimenti soppressivi di tronchi di linee ferroviarie. Ciò denota con quanta prudente cautela agiscono l'onorevole Ministero e l'Amministrazione ferroviaria. Ed è questo motivo per noi di compiacimento e di fiducia.

Ma è il principio di carattere generale che interessa. Non è questione di carattere locale che io faccio, perchè potrei dire che con tutte queste cautele la linea da me citata — la Lagonegro-Sicignano — non può correre pericoli, sia per le ragioni già dette di carattere politico-sociale, sia perchè non è irrimediabilmente passiva. Ma posso aggiungere che in un primo momento la Napoli-Reggio doveva attraversare proprio questa zona servita oggi da una linea secondaria. Ci furono lunghi dibattiti alla Camera e interventi poderosi di illustri miei conterranei nel 1879: mi basti citare gli onorevoli Lo Vito, La Cava, Petruccelli Della Gattina. Comunque si scelse poi la litorale tirrenica. Però in quella stessa circostanza fu stabilito di fare un tronco interno, anche per ragioni strategiche, che ricongiungesse Sicignano alla Napoli-Reggio in una località in provincia di Potenza e precisamente a Castrocucco. Senonchè la linea poi si interruppe semplicemente a Lagonegro e non ebbe più quello sfogo che avrebbe dovuto avere attraverso il congiungimento con la Napoli-Reggio. Tale strozzatura è ancor oggi una delle cause principali che rendono anemico e privo del naturale sviluppo il tronco ferroviario in questione.

Questo completamento del tronco fino a Castrocucco è un problema che non riguarda

il Ministero dei trasporti, ma credo che, se pur a distanza di sessant'anni, dovrebbe essere ripreso nella sede competente.

Infatti debbo far rilevare che questa ferrovia attraversa quasi per l'intero suo percorso la provincia di Salerno, in una zona ricca ed ubertosa, quale il Vallo di Diano, dove il traffico è veramente intenso perchè floridi sono i commerci, e tocca solo a Lagonegro la provincia di Potenza. Però a Lagonegro fanno capo oltre 30 Comuni dell'ex circondario completamente privi di strade ferrate, collegati al capoluogo con numerose linee automobilistiche che, a loro volta, fanno capo a quest'unica ferrovia Lagonegro-Sicignano, laddove a Montesano, che è sulla linea, fa capo tutta l'ubertosa Val d'Agri. Perciò pensare ad una soppressione di questa linea io ritengo sia assurdo; la mia quindi non è una preoccupazione di carattere locale, anche perchè l'unica strada statale della zona, la numero 19 delle Calabrie, non consentirebbe assolutamente l'assorbimento di tutto il traffico che si verrebbe a determinare con una amputazione del genere.

Del resto, nei tempi in cui viviamo, di rinascita del Sud, eccessive preoccupazioni di questo genere non ce ne debbono essere, anche perchè si è scritto spesso e si è detto che una delle cause di arretratezza e di depressione del Mezzogiorno è proprio la mancanza di una rete organica delle ferrovie, specialmente nelle zone montane. Infatti ancora oggi nel sud molto spesso non è possibile pensare in alcune località al sorgere di industrie proprio per mancanza in sito di uno scalo ferroviario. Ed è anche questa una ragione importante — forse la più importante — che mi spinge a ritenere, soprattutto sotto il profilo di carattere generale, che eventuali soppressioni non possano e non debbano riguardare le ferrovie di zone e provincie montane e quindi ad economia povera.

La preoccupazione piuttosto può essere quella di ottenere il completamento della linea in esame con l'allacciamento alla Battipaglia-Reggio Calabria.

Chiedo scusa se ho eccessivamente infastidito l'Assemblea e lei, onorevole Ministro, ma ho sentito la necessità di farlo anche per tranquillizzare le nostre laboriose popolazioni. Ma la tranquillità ci verrà dalla sua autorevole parola.

Su un altro problema soltanto desidero brevemente intrattenermi: quello dei servizi automobilistici in concessione, che tanto interessa in modo particolare la mia Provincia, dove ferrovie non ce ne sono, come ho ricordato, così come interessa del resto molte altre Regioni d'Italia.

Com'è noto, la provincia di Potenza è attraversata da una sola linea ferroviaria statale: la Battipaglia-Potenza-Taranto. L'altra linea — quella di cui ho parlato un momento fa — pur servendo, come dicevo, numerosi Comuni della circoscrizione, tocca la nostra Provincia soltanto a Lagonegro. Tutto il resto della provincia, che pure è vastissima e montuosa, è servita da poche ferrovie a scartamento ridotto delle Calabro-Lucane e quasi interamente poi da servizi automobilistici. Tali servizi, come ognun vede, hanno perciò un'importanza capitale.

Sono circa 60 le linee automobilistiche in provincia, con un percorso di circa 6 mila chilometri. Ebbene, ad eccezione di alcune linee attive nelle zone più prospere, le altre registrano delle passività notevoli e tali da rendere indispensabile l'intervento, attraverso sovvenzioni, degli enti locali, per consentire a molti Paesi di montagna isolati di poter essere collegati con il mondo, sia pure con una corriera postale.

In tale settore l'Amministrazione provinciale di Potenza — sensibile a questo richiamo di carattere umano e sociale — ha in atto delle convenzioni con le ditte concessionarie e sovvenziona i servizi provinciali con una erogazione annua in base a chilometro-linea. Notevole sforzo che la Provincia deve sostenere, pure stremata nelle sue forze e con un bilancio che risente di un *deficit* determinato dalla ristrettezza di un ambiente economico dove la depressione è connaturata alla struttura stessa dell'economia. Ciò nonostante la Provincia ha sentito questo imperioso dovere proprio per non lasciare isolati questi paesi di montagna, dove il traffico però è minimo. È necessario, e vorrei dire anche urgente, che il predisposto

schema di provvedimento legislativo, inteso a dare un nuovo assetto a tutta la materia e a fornire all'Amministrazione i mezzi finanziari per assicurare la vita delle linee di pubblica necessità ma a scarso traffico, venga al più presto portato all'esame delle Camere. E così si solleveranno anche gli enti locali da oneri diventati intollerabili e non dovuti, perchè il trasporto è un pubblico servizio che non solo va adeguato al progresso della vita economica e sociale, ma soprattutto va garantito a tutti i cittadini facenti parte della stessa comunità nazionale.

Per il resto devo dire soltanto che condivido in pieno il pensiero dell'onorevole relatore che ha condotto un'analisi complessa con grande capacità e competenza e con criteri di giustizia e di equità. E nel dire questo è doveroso compiacersi sinceramente per l'attività instancabile del Ministero dei trasporti: compiacersi innanzi tutto con l'onorevole Ministro, che ha dedicato e dedica tutte le sue energie, con passione sincera e con fede profonda, a mettere al passo del ritmo travolgente della vita moderna tutti i servizi del suo Dicastero e compiacimento altresì a tutto il personale di ogni ordine e grado di tutte le Direzioni generali del Ministero che, con abnegazione superiore ad ogni elogio, compie interamente il proprio dovere. La riprova di tale meritato consenso è data luminosamente nella relazione, non solo per quanto si è operato e si sta operando, ma anche e soprattutto per quello che è in programma per l'avvenire. Il piano di ammodernamento, le provvidenze per il personale (case), le nuove costruzioni, le elettrificazioni, lo sforzo per contenere il *deficit* di bilancio sono delle pietre miliari nel faticoso cammino e dànno la certezza del domani.

Concludo formulando l'augurio che presto possa realizzarsi — come auspicato dall'onorevole relatore — il coordinamento dei trasporti con visione unitaria sotto la direttiva dello stesso Ministero. La constatazione che le ferrovie italiane sono all'altezza del loro compito e non seconde a quelle degli altri Paesi di Europa assicura il divenire della Nazione nel progresso e nella mai smentita tradizione di civiltà. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Devono essere ancora svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Scappini e Mariotti.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la necessità di stabilire più rapide e normali comunicazioni ferroviarie sull'intero percorso della "Faentina", distrutta dalla guerra;

considerato che il tratto di 30 km. della "Faentina" tra Firenze e San Piero a Sieve non è stato ancora ricostruito, con grave danno per gli interessi dell'economia e delle popolazioni comprese nel tratto Firenze-San Piero a Sieve e dei comuni del Mugello;

considerata la persistente richiesta avanzata da anni dai cittadini della zona, dai rappresentanti di Enti amministrativi ed economici e da parlamentari di ogni parte politica per la ricostruzione completa della "Faentina",

impegna il Governo a completare la costruzione della "Faentina" nel tratto Firenze-San Piero a Sieve, prelevando i mezzi finanziari necessari alla spesa sul fondo destinato al piano della ricostruzione ferroviaria ».

PRESIDENTE. Il senatore Scappini ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

SCAPPINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Ministro non si stupirà di quest'ordine del giorno, credo, anche se le richieste avanzate dai colleghi sono numerose. Quest'ordine del giorno presentato dal collega Mariotti e da me, con la richiesta di portare a termine la ricostruzione dell'ultimo tronco della Faentina nel

tratto Firenze-San Piero a Sieve, si giustifica con la grande attesa esistente in tutta la popolazione della zona, per gli interessi dell'economia e dei cittadini dei Comuni attraversati dalla ferrovia e per rendere inoltre più rapide ed intense le comunicazioni tra la Toscana e la Romagna e tra i centri di Firenze e Ravenna. Le vicende di questa ferrovia, distrutta dalla guerra, sono note al Ministro dei trasporti e più volte sono state illustrate al Parlamento. Mi sia consentito qui di riassumerle rapidamente.

È da rilevare innanzi tutto che attorno al problema della ricostruzione della « Faentina » si è creato un largo movimento di opinione pubblica, che il Ministro certamente conosce e che ha il suo centro in un Comitato unitario permanente per la ricostruzione del Mugello e dell'alta Romagna. Tale Comitato è composto dai rappresentanti dei Comuni e degli Enti economici e da personalità di ogni parte politica. In numerosi convegni e in riunioni il problema della ricostruzione della ferrovia ha avuto larga trattazione per gli interessi economici della zona e i bisogni delle popolazioni che ad essa sono interessate. Risoluzioni, ordini del giorno sono stati approvati all'unanimità ed inviati al Ministro dei trasporti o meglio ai Ministri dei trasporti nelle epoche diverse. Di questa questione si sono intensamente interessati le Amministrazioni comunali del Mugello, i rappresentanti di enti economici, i tecnici e i parlamentari di ogni parte, richiamando l'attenzione dei Ministri dei trasporti che si sono succeduti nel frattempo.

Oggi una parte di questa ferrovia è stata ricostruita e sono state ristabilite le comunicazioni ferroviarie tra Firenze e Ravenna, via Pontassieve, cioè con un percorso più lungo e difficoltoso, ma che comunque ha permesso di ripristinare il collegamento tra la Toscana e la Romagna attraverso la via Faentina. Solo in parte, però, il problema è stato risolto, perchè lascia fuori una fascia di trenta chilometri, da Firenze a San Piero a Sieve, che è la parte più ricca della zona, quella cioè a carattere extra-urbano e che assicura il maggior volume di traffico. D'altra parte la mancanza di questo tronco ferroviario pregiudica seriamente l'interesse delle popolazioni mugellane per la limitazione delle corse dei treni, per i difetti degli orari e via di seguito.

È certamente per questo, e per altri motivi di interesse pubblico, che tutti i titolari del Ministero dei trasporti che si sono succeduti negli ultimi anni hanno dovuto riconoscere la necessità della ricostruzione completa di tutta la Faentina. Non starò qui a citare le lettere, i telegrammi che sono stati inviati dai vari Ministri, dal ministro Malvestiti al ministro Mattarella e allo stesso Ministro onorevole Angelini. L'ultima comunicazione è del maggio 1956, diretta all'onorevole Cappugi, e con essa il ministro Angelini annunciava che sarebbe stata ricostruita completamente tutta la Faentina, cioè anche il tratto Firenze-San Piero a Sieve, oltre a quello di Crespino-Marradi, e affermava che i lavori saranno condotti a cominciare dall'esercizio finanziario 1956-57 Sembra che ad un certo momento siano intervenute, signor Ministro, delle complicazioni, delle difficoltà, non conosco di quale natura. Ad ogni modo non voglio attribuire qui a lei delle intenzioni negative.

La stampa tuttavia in questi giorni ha reso noto che c'è stato uno scambio di corrispondenza tra lei ed il segretario della Democrazia cristiana fiorentina, signor Speranza; e sembra che lei abbia affermato che la ferrovia non sarà ricostruita. Questa sua dichiarazione, onorevole Ministro, ha sollevato molto scalpore e risentimento tra la popolazione e in tutti gli ambienti. Inoltre sembra — ed anche questo si è appreso attraverso la stampa — che il Compartimento ferroviario di Firenze avesse iniziato l'esame dei rilievi per lo smantellamento completo di questo tratto ferroviario. A tal proposito avevo presentato anche un'interrogazione per conoscere se rispondevano a verità queste notizie, ma la risposta non è venuta.

Mi auguro che le notizie che sono state diffuse, che attribuiscono al Ministro l'intenzione di lasciare che questo tronco ferroviario deperisca ancora, sia smantellato o comunque non venga ricostruito, siano infondate e mi auguro che la risposta negativa di cui si è detto, comunque, non sia impe-

gnativa da parte del Ministro, per cui le popolazioni che attendono possano essere rassicurate.

Non sto qui a dilungarmi: lei, signor Ministro, conosce perfettamente questa situazione, è toscano, è vicino a Firenze, conosce questo ed altri problemi della Toscana. La situazione è seria, i trasporti automobilistici che sono stati organizzati, i servizi pubblici esistenti non risolvono certamente il problema, a parte il fatto che essi sono gestiti da società private. Sembra che lei abbia portato dei motivi, che io voglio considerare importanti e realistici, come la spesa di due miliardi per la ricostruzione del tronco (le valutazioni sono un po' diverse da quelle dei suoi predecessori), la motivazione del non rendimento economico della ferrovia e l'esistenza dei servizi di cui ho parlato. Mi permetto di richiamare la sua attenzione, signor Ministro, sul fatto che, se è vero che ci possono essere motivi e difficoltà di bilancio (è noto che la spesa per la ricostruzione della Faentina era prevista nel famoso piano di cui tanto si parla) esiste il disagio delle popolazioni che tra l'altro, anche se non vivono nell'Italia meridionale e nelle zone propriamente depresse, si trovano in condizioni non buone. Vi è inoltre un particolare disagio dei lavoratori che devono spostarsi ogni giorno verso Firenze dai Comuni del Mugello.

Desidero poi attirare l'attenzione del Ministro sulla questione economica, sulla prospettiva cioè che deve essere data di incoraggiamento alle iniziative. Lei sa che a Borgo San Lorenzo si è avuta la smobilitazione di un'industria semidistrutta dalla guerra, che poi non è stata ricostruita. Certamente un incoraggiamento ad iniziative serie sarebbe dato dalla ferrovia.

Non mi dilungo perchè la questione è nota. Ognuno qui al Parlamento porta giustamente le questioni di carattere generale, ma anche quelle che più interessano gli elettori, la popolazione che da ognuno di noi è rappresentata. Voglio soltanto ricordare che le popolazioni attendono fiduciose. Vi è stata una riunione del Comitato per il Mugello e l'alta Romagna. Lei stesso, onorevole Ministro, avrà ricevuto dei telegrammi, in cui si annunzia una delegazione che vorrebbe venire a conferire con lei: io credo che non farebbe male a riceverla e fare in modo di dare una risposta esauriente e possibilmente positiva a coloro che attendono. Nessun cittadino del Mugello e delle zone vicine potrebbe comprendere una risposta negativa. Certamente, se una tale risposta fosse data, essa aumenterebbe seriamente il disagio ed anche, mi consenta, senza drammatizzare, il risentimento ed il malcontento verso la Direzione delle ferrovie, verso il suo Dicastero e verso il Governo.

È evidente che vi sono tanti problemi seri, lo riconosco, che il suo Dicastero deve affrontare. Ma anche questo problema esiste, ed io ho sentito il dovere di presentarlo, perchè fiorentino, perchè conosco le esigenze, i bisogni di quella zona. Pertanto mi sono permesso di presentare, insieme al collega Mariotti, quest'ordine del giorno, che sono certo riscuote anche l'approvazione dei parlamentari di altra parte politica della circoscrizione e del collegio di Firenze e del Mugello.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Ragno.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il Governo ha rapidamente realizzato la costruzione della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo,

invita il Governo a completare l'opera mediante la costruzione del tronco che, partendo da Randazzo, si congiunga alla Catania-Regalbuto ».

PRESIDENTE. Il senatore Ragno ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

RAGNO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, illustrerò brevissimamente l'ordine del giorno. Devo dare atto al Ministro della tenace volontà con la quale ha realizzato un'opera veramente secolare, che era nelle aspettative di tutta la popolazione della valle dell'Alcantara.

Egli, nella discussione del bilancio dello scorso anno, si è impegnato ad erogare le somme necessarie per il completamento di quest'opera e ha mantenuto l'impegno. Quanto prima il tratto di ferrovia Alcantara-Randazzo sarà inaugurato, ed il Ministro avrà occasione di constatare l'unanime riconoscenza di tutte quelle popolazioni, a qualsiasi parte appartengano. L'opera è veramente ardua anche dal punto di vista dell'ingegneria, perchè sono stati risoluti problemi tecnici veramente difficili. Questa ferrovia e di grande importanza, perchè attraversa tutta la vallata dell'Alcantara, che è intensamente coltivata, specialmente per quanto riguarda l'ortofrutticoltura, e consente l'avviamento rapido per il Continente di una serie importante di prodotti agricolo-alimentari.

Ora questa ferrovia non avrebbe senso se si fermasse a metà strada. Ella sa, onorevole Ministro, che la ferrovia finisce a Randazzo, sicchè percorrerebbe la metà della circonvallazione etnea. Se l'opera venisse continuata sino ad innestarsi alla Catania-Regalbuto, vale a dire attraversando successivamente la vallata del Simeto, che è ricca di colture agricole forse più di quella dell'Alcantara, al posto della vecchia ferrovia circumetnea a scartamento ridotto, che ormai non è più funzionale, si otterrebbe una strada ferrata efficiente e capace di intensificare il traffico tra la provincia di Catania a quella di Messina, e i trasporti verso il Nord sarebbero facili e rapidi.

Io voglio augurarmi che il Ministro questo problema studi ed affronti, in maniera di avere non solo la gratitudine delle popolazioni della vallata dell'Alcantara, ma anche di quelle della vallata del Simeto.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori Trabucchi, De Unterrichter, De Bosio e Cenini.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuta la necessità di richiamare il Governo sull'importanza della linea dorsale Brennero-Roma,

ritenuta per ora impossibile la programmazione del raddoppio del binario sulla linea Verona-Bologna ancora a semplice binario,

ritenuto però che alla naturale deficienza di questa linea si debba supplire quanto meno cercando di intensificare e migliorare il servizio,

invita il Governo ad adottare quei provvedimenti che siano opportuni anche in sede di predisposizione degli orari ferroviari per togliere gli attuali lamentati inconvenienti derivanti dalla mancanza assoluta di comunicazioni ferroviarie tra Bologna e Verona durante molte ore della giornata e dalla mancata predisposizione di opportune coincidenze dei treni in partenza ed in arrivo a Bologna da e per il Brennero con i treni in partenza e in arrivo per e da Roma, per e da Ancona,

invita il Governo a studiare la possibilità di attuare il necessario raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, nel piano di futuri possibili piani di miglioramento generale delle linee, prima di altri tronchi di molto minore traffico e di molto minore importanza per le comunicazioni internazionali »;

« Il Senato,

constatato che anche nella stagione estiva 1958 si sono verificati, anche in forma più grave che non negli anni precedenti, i soliti inconvenienti (ritardi, eccetera) per l'eccessivo traffico dei viaggiatori sulla linea del Brennero di essenziale importanza per le comunicazioni con il Nord Europa,

ritenuto che l'importanza della linea si manifesta sempre maggiore anche agli effetti delle nostre esportazioni,

impegna il Governo a voler attuare quanto prima la trasformazione del sistema di trazione nel tratto Bolzano-Brennero, trasformazione che permetterà non solo un acceleramento e uno snellimento dei traffici, ma anche l'alleggerimento del lavoro accentrato nella stazione di Bolzano che non ha a sua disposizione uno spazio sufficiente per essere neppure ampliata ».

PRESIDENTE. Il senatore De Unterrichter ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

DE UNTERRICHTER. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, i due ordini del giorno si riferiscono a delle deficienze che presenta una delle linee ferroviarie di maggiore importanza del nostro Paese: la linea del Brennero.

Anche per la ferrovia vale quello che ho detto giorni fa relativamente al problema autostradale e stradale. L'arteria del Brennero è la più importante comunicazione tra il Nord- Europa e il nostro Paese. È un'arteria vitale dal punto di vista del traffico merci e dal punto di vista turistico. È quindi essenziale che queste vie di comunicazione siano curate con il massimo impegno da parte del nostro Paese.

I problemi accennati negli ordini del giorni sono in parte facilmente risolvibili. Il miglioramento degli orari può indubbiamente essere affrontato e risolto senza eccessive difficoltà, senza oneri economici, anzi con vantaggio economico.

La costruzione del doppio binario, l'ammodernamento della linea e la elettrificazione sono invece problemi che comportano delle spese. Però è bene siano presi in considerazione.

Mi sia consentito ricordare che la ferrovia del Brennero è stata costruita esattamente cento anni fa e quindi abbisogna di un certo ammodernamento, anche sostanziale, specie nella parte montana. Nella parte in pianura inoltre è necessario il raddoppio della Bologna-Verona. Si tenga presente che questa linea ferroviaria non appartiene alle linee passive, ma a quelle ferrovie che dànno al nostro Paese un reddito. È una linea internazionale attiva, che ha la massima percorrenza sul suolo nostro. Quindi, anche sotto questo punto di vista, merita che sia presa in considerazione; il traffico che vi si svolge non è destinato ad essere ridotto dall'avvento e dal progredire della motorizzazione; nonostante i problemi risolti dalla motorizzazione, la ferrovia del Brennero resterà sempre linea di grande importanza, con traffico merci e passeggeri in continuo aumento.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Luca Luca e Primerano.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che con decreto ministeriale del 18 ottobre 1957, n. 1902, l'Amministrazione ferroviaria ha annullato la convenzione stipulata a suo tempo con le Società ferrotranviarie per la concessione dei biglietti gratuiti e a riduzione al personale ferrotranviario;

considerato che l'accordo fatto recentemente fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le organizzazioni padronali (Fenit e Untic) all'insaputa dei Sindacati dei lavoratori, mira in sostanza a ridimensionare le concessioni in atto ai ferrotranvieri:

invita il Governo ad emanare un nuovo decreto che migliori semmai la situazione esistente e nelle more a disporre perchè sia ripristinata la vecchia convenzione con la quale fino ad oggi sono stati regolati tali rapporti ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Luca ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

DE LUCA LUCA. Rinunzio a svolgerlo se il Governo lo accetta, altrimenti potrei dire due parole.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se lei ritiene di dover rinunziare all'illustrazione, sta bene, ma io le risponderò nella seduta pomeridiana.

DE LUCA LUCA. Allora, nel pomeriggio, se la sua risposta sarà negativa, dirò due parole.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Carelli.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

rilevata la notevole importanza economico-sociale della zona compresa tra i nodi ferroviari di Civitanova Marche e Fabriano, su cui gravita il movimento produttivo-commerciale dell'intera provincia di Macerata,

invita il Governo a provvedere al miglioramento del materiale ed al potenziamento dei mezzi di cui la linea ferroviaria presentemente dispone ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CARELLI. Si tratta, onorevole Ministro, di un ordine del giorno molto semplice e breve, che concerne un caso particolare.

Faccio rilevare all'onorevole Ministro che la mia provincia ha un particolare interesse per questa linea, l'unica che serva la provincia di Macerata. Si era diffusa la voce che dovesse essere soppresso il tratto da Civitanova ad Albacina. Evidentemente questa voce dovrà essere smentita da lei ed io spero che l'ordine del giorno possa essere accettato anche perchè si ha un continuo miglioramento economico in questo settore e si nota la necessità di aumentare il numero delle automotrici a disposizione; io chiedo che lei per lo meno si orienti intorno ai 2, 4 elementi per poter soddisfare le necessità della nostra zona.

Colgo l'occasione per accennare, onorevole Ministro, alle necessità del raddoppio della linea Ancona-Pescara. Noi la ringraziamo per il sollecito lavoro dell'elettrificazione, ne siamo soddisfatti, e credo di interpretare il pensiero di tutti i miei amici delle Marche ringraziandola per il lavoro veramente utile che è stato fatto, per il modo con cui procede, tecnicamente perfetto. Vorrei aggiungere una parola circa la necessità di raddoppiare il tratto, perchè senza raddoppio si renderebbe difficile continuare sulla via dei miglioramenti necessari per quella zona, essendo questa l'unica linea. La ringrazio, onorevole Ministro, per tutto quello che potrà fare, anche a nome dei miei amici marchigiani.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Barbaro.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il concorso pubblico per 1.500 posti di allievo aiuto macchinista delle Ferrovie dello Stato indetto con D.M. 3630 dell'anno 1956 si concluse con l'assunzione di soli 1.430 elementi avvenuta fin dal 1° ottobre del 1957;

considerato che gli altri 70 vincitori del medesimo concorso sono ancora, purtroppo, in attesa dell'assunzione, cui hanno pieno diritto;

impegna il Governo a volere provvedere con la massima, doverosa urgenza ad eliminare questa quanto mai palese, inesplicabile e, per gli interessati, dannosissima sperequazione »;

« Il Senato,

considerata l'importanza del tratto ferroviario Reggio-Villa San Giovanni, il quale insieme con Messina costituisce un unico, inscindibile, grande e fecondo parco ferroviario e marittimo di smistamento di tutto l'imponente e sempre crescente traffico fra la Jonico-Adriatica e la Tirrenica e fra la Orientale e la Settentrionale Sicula;

impegna ancora una volta il Governo, oltre che a disporre la sollecita costruzione di un pontile per le automobili accanto all'invasatura dei traghetti di Reggio, a iniziare subito i lavori di raddoppiamento del brevissimo tratto Reggio-Villa San Giovanni, di cui solamente nove chilometri, e tutti allo scoperto, devono ancora essere raddoppiati, e su cui vi è un preciso e solenne impegno, di fronte al Senato, del Governo, che mediante i ribassi di asta, dovrà effettuare questo tratto, il quale, mentre è di onere assolutamente modesto, è di prevalente, crescente e addirittura vitale importanza »;

« Il Senato,

considerata l'importanza sempre crescente delle due grandi linee ferroviarie, la Tirrenica e la Jonico-Adriatica, che collegano il continente con la Sicilia e quindi con il centro del Mediterraneo;

considerato il ritmo piuttosto notevole, con cui in alcuni tratti procedono i lavori di raddoppiamento della linea tirrenica;

ricordata la opportuna ed encomiabile opera di potenziamento della Jonico-Adriatica;

impegna ancora una volta il Governo a realizzare, appena possibile, l'elettrificazione ed il raddoppiamento della Jonica medesima, che, insieme con l'Adriatica, costituisce la grande direttissima longitudinale italiana, capace davvero, in parallelo con la Tirrenica, di collegare strettamente ed intimamente il cuore del Mediterraneo al nord dell'Italia e dell'Europa ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, mi si consenta qualche osservazione di carattrere generale prima di svolgere brevissimamente i tre ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare. Ho letto la relazione del senatore Jervolino veramente interessante, completa, per quanto non ne condivida alcune perplessità; così come seguo l'opera dell'onorevole Ministro, opera alacre, feconda, lungimirante, anche se in moltissimi casi da me criticata, perchè non coincide con quelli che sono alcuni nostri grandi problemi e alcune nostre studiatissime e molto ponderate vedute.

Io, senatore Corbellini, non posso più sentir parlare di questa specie di continuo, esasperante duello tra strada e rotaia, perchè noi altri siamo un po' filosofastri e osserviamo in profondità e nell'intima essenza i problemi, ed allora affermiamo che, se si dovesse andare oltre in questa considerazione ed in questa piuttosto evidente analisi, dovremmo evidentemente abolire tutto ed andare senz'altro alle linee aeree!... (*Commenti*). Ma questo non si fa e non si deve fare, perchè, per quel che ho sempre detto in questa e nell'altra Aula del Parlamento italiano, i mezzi di trasporto non si eliminano e non si elidono, ma si sommano, tanto che accanto al reattore più veloce, ultrasonico, ripeto per l'ennesima volta, vi è l'asinello filosofico e il cammello biblico che continuano il loro cammino lento e quasi fatale! Perchè questo? Perchè ognuno di questi mezzi di locomozione ha una sua particolare funzione ed un suo specifico ambiente. Riteniamo pertanto che questo duello debba finire, perchè, se si dovesse portare alle estreme conseguenze, porterebbe ad autentici disastri, giacchè dovremmo distruggere il meraviglioso patrimonio che i nostri valorosi tecnici di tutti i tempi hanno creato in Italia e che rappresenta, lo dico senza tema di sbagliare, la più grande industria che ci sia in Europa!

Ed allora finiamola con questi propositi di smantellamento, con queste minacce, perchè dobbiamo considerare, oltre che il lato economico dell'amministrazione ferroviaria, anche il lato sociale. So quanto l'onorevole Ministro ha fatto e sta facendo per far rientrare nel concetto economico i provvedimenti di carattere amministrativo delle Ferrovie. È inutile che mi attardi su queste osservazioni che sono note a tutti, ma vi prego di considerare attentamente quello che ho detto, che è davvero molto importante!

Ed ora passo rapidamente a quei tre ordini del giorno che mi sono fatto un dovere di presentare al Senato. Il primo si riferisce ad una questione che l'onorevole Ministro conosce benissimo, ad un errore, credo, dell'Amministrazione delle ferrovie, che ha fatto, due anni or sono, un concorso per 1.500 posti per allievi aiuto macchinisti e ne ha assunti solamente 1.430, lasciandone 70, vincitori del concorso, idonei, senza assunzione. Ora queste sono strane, inesplicabili sorprese che vanno chiarite, perchè non si possono lasciare questi giovani, che sono volenterosi, bravi e, direi quasi, benemeriti, che hanno strappato l'idoneità, senza quella occupazione a cui avevano e hanno pieno e indiscutibile diritto. Occorre quindi che l'ono-

revole Ministro nella sua risposta si compiaccia di assicurare pienamente me e soprattutto il Senato, e con il Senato gli interessati, che da mesi e mesi spingono e si agitano senza tregua e giustamente sollecitano un provvedimento del genere, che è veramente equo e perciò indispensabile e indifferibile.

E veniamo al secondo ordine del giorno che si riferisce al raddoppio della linea Villa San Giovanni-Reggio Calabria ed anche alla costruzione del pontile per automobili nell'invasatura di Reggio, la quale naturalmente deve essere raddoppiata.

Questo pontile bisogna farlo, non si discute, come si è fatto a Messina e a Villa San Giovanni, anche perchè, com'è già stato rilevato nella discussione svoltasi, pochi giorni or sono, sul bilancio dei lavori pubblici, noi dobbiamo seguire quello che avviene nel mondo, quella che è la logica della geografia e delle leggi economiche, perchè altrimenti brancoliamo nel buio e possiamo fare gravi errori. È ben noto che perfino nei protocolli dell'O.N.U. l'arteria europea numero 1 è quella che va dal Brennero a Reggio Calabria e in Sicilia. Io ho proposto lo sdoppiamento di questa arteria sul lato jonico-adriatico e sul lato tirrenico: anche se non si realizzano immediatamente tutte e due, è almeno sperabile che la più facile, e cioè la jonico-adriatica, si faccia al più presto. Ora, costruendo questa arteria per prima, tutte le automobili, che già percorrono quel versante, perchè impiegano un terzo del carburante in meno per venire dal nord d'Italia al centro del Mediterraneo, non possono non trovare sfogo sui traghetti: sarebbe questo un grave errore, che annullerebbe quasi il vantaggio di quella grande strada che certamente sarà fatta con la massima celerità!

Ma accanto a questo importante problema c'è l'altro altrettanto importante, onorevole Ministro, del raddoppio della Villa San Giovanni-Reggio Calabria. Io non posso ammettere che un impegno assunto solennemente dal Governo venga dimenticato: e di tale impegno noi abbiamo tutta la documentazione, essendo stato tale impegno assunto di fronte alla maestà del Parlamento.

Si tratta di appena nove chilometri di binari che debbono essere raddoppiati su tutta la linea, che è di 15 chilometri, in quanto sei chilometri sono stati di già raddoppiati; e si tratta di terreno scoperto e senza opere d'arte importanti. Che non si debba realizzare tale raddoppio è veramente un gravissimo, imperdonabile errore ed anche, direi, un'offesa per la martoriata, nobilissima e benemerita città di Reggio, che mi onoro in questo momento di rappresentare, e dove, come ella sa benissimo, c'è un'agitazione veramente pericolosa!

Come le ho detto già a voce e per telegramma, onorevole Ministro, che non si debba — proprio in quel punto, in cui si smista il traffico, mediante un parco ferroviario e marittimo triangolare unico e inscindibile Reggio-Messina-Villa San Giovanni — fare il più facile, il meno oneroso ed il più importante raddoppio, mi pare un errore, ripeto, ed anche un'offesa atroce alla logica oltre che ai nostri più importanti e vitali interessi. E non si dica, da parte della Direzione generale, che i treni sono 60 e non più, perchè il traffico in quel nodo ferroviario e marittimo si smista come si vuole, e là si tratta appunto di smistarlo, come si vuole, sulla tirrenica o sulla ionica, sulla settentrionale sicula o sull'orientale sicula. È chiaro che per fare questo i tre lati del parco ferroviario e marittimo debbono essere messi tutti in piena efficienza, altrimenti non è possibile fare il fecondo, necessario ed importantissimo smistamento del traffico medesimo.

Quindi non si citino cifre a noi che di cifre abbiamo molto studio ed insieme moltissima esperienza. Le cifre nella fattispecie non dicono niente, perchè in questo caso esse si aggiustano a nostra volontà.

Quando si iniziarono — e mi avvio rapidamente alla conclusione per non annoiarvi più a lungo — i servizi dello stretto, onorevole Ministro — è interessante ricordare questo fatto storico — si disse da parte di alcuni autorevoli parlamentari dell'epoca che non valeva la pena di istituire un servizio di importanti navi traghetto, perchè si trattava di trasportare poche ceste di pesce e di frutta da una costa all'altra. Ebbene in 50 anni, siccome i traffici determinano — scusate il bisticcio apparente di parole — il

traffico e le vie di comunicazione creano anche i traffici stessi, abbiamo la grandissima soddisfazione di vedere enormemente aumentato il servizio di trasporto quale è attualmente. Trattasi di circa 2.000 carri e di parecchie migliaia di viaggiatori al giorno. Altro che poche ceste di pesce o di frutta! E lo vedremo ancora aumentare con lo aumento sempre maggiore dell'attività agricola ed industriale delle diverse e importantissime zone interessate.

Su questo punto, onorevole Ministro, non ho più dubbi, non ne posso avere, perche l'impegno era di provvedere, sui ribassi di asta, alla costruzione di quei pochi chilometri che sarebbero costati d'altronde meno di due miliardi. Le difficoltà perciò che erano nel reperimento dei fondi erano state superate. Oggi io chiedo di fare tutto il possibile per evitare di tener in allarme una popolazione che veramente è benemerita, non soltanto per il suo passato eroico, ma anche per la pazienza che ha dimostrato fino ad ora e che potrebbe non mantenere più in avvenire. E ora veniamo all'ultimo ordine del giorno.

Per il terzo ed ultimo ordine del giorno, riguardante la *vexata quaestio* della jonico-adriatica, devo ancora ripetere che l'Italia è un grande molo proteso verso il Mediterraneo dal centro dell'Europa, e quindi segue i meridiani e non i paralleli: è posta perciò nelle condizioni più favorevoli per i traffici più interessanti e importanti. Dovrei richiamare ancora una volta il postulato assoluto di geografia economica sul motivo per cui i traffici si svolgono lungo i meridiani e non lungo i paralleli? Vi sono differenze di clima che si riflettono sulla produzione agricola ed anche su quella industriale e che determinano come fatto conseguenziale, logico ed evidente, che i nostri, come tutti i traffici, seguano le linee dei meridiani e non quelle dei paralleli. Così noi non pensiamo tanto di rivolgere le nostre esportazioni verso la Spagna o altri Paesi vicini, come i Balcani, mentre pensiamo e speriamo che, malgrado tutto quello che si sta verificando, di esportare verso la Germania ed il centro d'Europa per la differenza di produzione che esiste tra il nostro e quei Paesi.

Ora da questa legge di geografia economica inconfutabile deriva che le linee lungo i meridiani sono quelle che vanno utilizzate di più. Quindi la jonico-adriatica e la tirrenica sono quelle che vanno pienamente potenziate e utilizzate, proprio perchè si svolgono lungo i meridiani. Onorevole Ministro, in parecchie discussioni e da molti anni mi sono trovato a far presente questa assoluta necessità. Si tratta di due linee che devono essere messe al più presto in piena efficienza: quella del Tirreno la si tiene in efficienza e si cerca di migliorarla sia pure lentamente, ma l'altra, ancora, per quanto si sia fatto molto, non è entrata nella mentalità dei dirigenti delle Ferrovie italiana, a malgrado del vantaggio che c'è ad avere fra il centro del Mediterraneo ed il nord d'Europa non due, ma quattro linee, due linee a due binari, due linee completamente elettrificate! Allora potremo fare quell'anello di circolazione ferroviaria rotatoria, al quale ho accennato molte volte e che davvero collegherebbe intimamente, strettamente il nord con il sud di Italia.

Perchè noi insistiamo tanto sulla valorizzazione della jonico-adriatica? Perchè è la migliore linea, perchè è la linea che non deve attraversare l'Appennino, il quale grava tutto sul lato occidentale della Penisola. Mettiamo tutte e due queste linee in piena efficienza, ma tra le due cerchiamo di accelerare altresì i lavori sulla jonico-adriatica, perchè essi costano molto meno, sia come spesa di costruzione, sia come spesa di esercizio. È strano però, che qualche autorevole giornale, come il « 24 ore » di Milano del 7 giugno 1958, pur riconoscendo le particolari difficoltà e la natura delicata ed insidiata della Tirrenica, che, con il 16 per cento in galleria, potrà nel 1963 essere raddoppiata solamente per il 35 per cento, si ostini a dichiarare, non si sa in nome di chi, che non si ritiene opportuno avviare parte del traffico sulla jonico-adriatica!

Inoltre c'è la necessità di evitare i frequenti, gravi incidenti che si verificano! Quest'anno, come dice una mia interpellanza, in 24 ore sono capitati tra Roma e Reggio ben tre incidenti! Questo è normale e quanto mai logico quando su una linea corrono treni sempre più veloci, treni sempre più pesanti e treni sempre più numerosi, perchè il materiale così si logora molto rapidamen-

te. Se noi invece distribuissimo il traffico su linee, di cui ciascuna elettrificata e a doppio binario, avremmo la possibilità di far fronte a tutte le esigenze del crescente movimento tra il cuore del Mediterraneo ed il nord d'Europa.

Faremmo per tal modo cosa utilissima, nell'interesse di tutti; perchè, come ho sempre detto, la più grande rivoluzione che abbia realizzato l'umanità è quella che io ho chiamata dei trasporti e che risale a quando si ideò il motore ed esso venne applicato alla trazione.

L'Italia è così allungata — Napoleone ebbe a dire scherzosamente che bisognava girarla sul suo asse per accorciarla — che è necessario avvicinare gli estremi con lo sviluppo, il perfezionamento e la velocità dei trasporti. L'Italia è protesa nel Mediterraneo ed occorre valorizzare le due strade ferrate e le due autostrade ad esse parallele, perchè soltanto così si rende un grande servizio all'Italia e all'Europa, oltre che al Mezzogiorno. Ieri sera l'onorevole ministro Ferrari Aggradi parlava delle centinaia, che in verità sono migliaia, di chilometri che separano il Mezzogiorno dal centro dell'Europa. Anche se oggi non c'è la grande politica del ventennio, il bacino del Mediterraneo e l'Africa conservano tutta la loro grandissima importanza, come dimostrano le attenzioni e le iniziative economiche dei tedeschi e di altri popoli dell'Europa. Quindi oggi più che mai si impone che queste estreme regioni d'Italia siano collegate con grandi efficientissime arterie ferroviarie; altrimenti si tradirebbe l'interesse di quelle popolazioni e dell'Italia. Realizzando viceversa queste grandi, concrete, feconde opere, favoriremo lo sviluppo del Mezzogiorno e insieme l'avvenire sempre migliore e più degno della Nazione tutta!

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Valenzi, Palermo, Bertoli, Sansone, Cerabona, Jodice e Cecchi.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

facendosi interprete delle legittime aspirazioni delle popolazioni della zona dei campi flegrei (provincia di Napoli) a vedere finalmente ultimata la costruzione della ferrovia Circumflegrea, i cui lavori, iniziati da ben dodici anni, sono lungi dall'essere vicini alla fine,

invita il Governo a voler finalmente dar corso ad una rapida ripresa dell'opera perchè possa essere nel più breve tempo ultimata ».

PRESIDENTE. Il senatore Valenzi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

VALENZI. Poche parole. Dodici anni fa fu iniziata una ferrovia, dal nome di Circumflegrea, che dovrebbe servire la zona a nord di Napoli. Questa ferrovia è andata avanti molto lentamente ed oggi si trova ancora assai lontana dal suo completamento. Se ne è parlato ad ogni discussione del bilancio dei trasporti, ne ha parlato prima di me il compianto collega Artiaco, del Partito di maggioranza, ne abbiamo parlato noi della nostra parte politica innumerevoli volte, il Governo ha sempre dato assicurazioni, però intanto la ferrovia giace allo stato in cui era cinque anni fa: si potrebbe dire che procede alla velocità di un centimetro all'anno.

Ho chiesto al Governo di svolgere un'azione rapida, perchè la situazione cambi. Il relatore, senatore Jervolino, conosce bene tale situazione, perchè anch'egli se ne è interessato altre volte. Chiedo questo, perchè realmente tale ferrovia è necessaria all'economia della zona flegrea, che è stata anche colpita da una serie di altre disgraziate circostanze, quale la chiusura di fabbriche, licenziamenti, eccetera. L'apertura di nuovi traffici darà nuove possibilità di vita alle laboriose popolazioni dei campi flegrei stabilendo contatti più facili ed economici con la città di Napoli; inoltre l'occupazione di un certo numero di lavoratori allevierebbe il peso dell'attuale disoccupazione locale.

Pertanto insisto e chiedo all'onorevole Ministro una parola chiara su questa questione.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Palermo, Valenzi, Sansone, Bertoli, Cerabona, Jodice e Cecchi.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

« Il Senato,

preoccupato per la situazione creatasi nell'Officina di Pietrarsa (Napoli) ove nonostante le ripetute assicurazioni date dal Governo, sono in corso azioni tendenti alla riduzione del livello attuale dell'occupazione e della attività produttiva (asportazione di macchine utensili, esodo di personale, ecc.),

impegna il Governo a procedere subito all'ammodernamento ed ampliamento degli impianti dell'Officina napoletana, unico importante centro di riparazioni ferroviarie del Mezzogionro, onde metterla in condizioni di rispondere alle nuove esigenze nel campo tecnico dei trasporti, così come è stato fatto per le officine di Rimini, Torino, Verona, Voghera, Firenze e Vicenza ».

PRESIDENTE. Il senatore Cerabona ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CERABONA. Desidero rievocare, per essere breve, quello che diceva l'onorevole Giustino Fortunato a proposito degli ordini del giorno, che, cioè, gli ordini del giorno sono un esercizio oratorio, che danno al Ministro la possibilità di dire « Prendo in considerazione » ed a colui che l'ha presentato la gioia di poter dire « Ho compiuto il mio dovere ». Ricordo questo perchè l'odierno ordine del giorno lo presentai, quasi identico, l'anno scorso. Esso diede all'attuale Ministro la possibilità di dichiarare « Lo accetto come raccomandazione » e a me la soddisfazione di concludere « Ho fatto il mio dovere ». In effetti, però, il Ministro, pur avendolo preso in considerazione, non soltanto non ha fatto nulla, ma, quel che è doloroso, fa il contrario di quello che desideravo vedere compiuto mediante il mio ordine del giorno: vale a dire che non si smobilitasse Pietrarsa. Il Ministro ricorderà di aver detto: « Pietrarsa non sarà toccata ». Siamo d'accordo, esistono ancora le mura. Ma quella che comincia a non esistere è proprio l'officina. Tanto per dirne una, già hanno spostato cento unità del personale. Hanno anche asportato quindici macchine utensili. Come vedete, comincia l'esodo di uomini e di cose, e non si è proceduto, come si richiedeva, a nessun lavoro di ammodernamento. Questo è un fatto vero, il Ministro non potrà dire il contrario, nè lo direbbe, perchè effettivamente non si è fatto proprio nulla.

Vi è il sospetto, e qualcuno dice la certezza, che questa officina se ne vada per aria un po' alla volta, sgretolandosi. Un bel giorno si avrà la sorpresa di non vederla più, con grande rovina dei lavoratori dell'Italia meridionale, in condizioni veramente tristi.

Onorevole Ministro, lei sa benissimo che l'antica Pietrarsa è veramente una questione che impegna quasi la storia ferroviaria del Mezzogiorno. La maestranza è capace e lodevolissima. L'officina è qualcosa che deve rimanere ed essere ammodernata. Avete ammodernato le officine del Nord, e ci fa un piacere immenso, ma ricordatevi che esiste il Mezzogiorno d'Italia, al quale avete promesso una industrializzazione.

Ho letto, sere or sono, onorevole Ministro, quando stavo esaminando se dovessi intervenire o no nella discussione del bilancio, un discorso meraviglioso da lei pronunziato l'anno scorso inneggiando al Mezzogiorno. Tutto per il Mezzogiorno: i treni (e non arrivano), le officine (e non ve ne sono), le nuove vetture (e chi le ha viste?). Vi è soltanto Pietrarsa. Perbacco! Ma questo Mezzogiorno bisogna dunque cancellarlo dalla carta geografica e dal vocabolario? È un nome che usiamo tutti: quando vogliamo creare una corrente di cordialità e di popolarità, viva il Mezzogiorno! Ma purtroppo esso rimane quello che era, se non ai tempi del Borbone, poco dopo il 1870. Cavour pensò di fare qualche cosa in materia, ma noi, delle ferrovie, ce ne siamo dimenticati.

Bellissimo il discorso dell'altro bilancio: veramente un'oratoria toccante, come sempre, da parte dell'onorevole Ministro. Io respiravo, però, dopo il respiro, il patema di animo: perbacco, ma io mi sento male quan-

do viaggio, malissimo quando vado sui treni del Sud, che sono un ripostiglio di roba vecchia! Vi sono delle seconde classi con ancora le panche di legno. Va bene, viva il legno! Il Ministro dell'agricoltura ha detto che bisognerà andare verso una nuova sistemazione dell'agricoltura, bisogna incrementare le piante, i boschi, gli ortaggi, le mandrie di pecore e di vacche; benissimo, e noi ancora utilizziamo il legno in seconda classe. E non mi dilungo su questo argomento: nell'ordine del giorno mi interesso di Pietrarsa. Lei effettivamente, onorevole Ministro, ama il Mezzogiorno; ed allora vi è questo dovere da parte nostra, e naturalmente anche da parte sua, di pensare a Pietrarsa. Oltre alle maestranze che ci vivono, e sono, come dicevo, elette maestranze, il nome di Pietrarsa deve rimanere nella storia delle ferrovie italiane, perchè rappresenta un antico nome dell'Italia meridionale e della sua operosità. Lei deve fare in modo che non si smobilitino, ma si rimobilitino e si accrescano quelle maestranze.

Queste sono le assicurazioni che io chiedo per la seconda volta. Il Ministro farà, avevo detto, avevo rassicurato, perchè il Ministro aveva preso in considerazione il problema, ma è venuta una quantità di gente per sapere: ma che farà? Ad ogni modo, se il Ministro tornerà a dire che farà, io dirò ancora una volta che farà; e, se non farà, vedremo quel che si dovrà fare. (*Ilarità ed applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Presentazione di disegno di legge

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il seguente disegno di legge:

« Modifiche alla legge 27 novembre 1930, n. 1780, istitutiva dell'Ente nazionale per le Tre Venezie» (178).

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

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari