CLXXV SEDUTA

MERCOLEDÌ 28 LUGLIO 1954

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 6878

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 6878, 6904

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 6879

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 6878

Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 6879

Presentazione 6913

Trasmissione 6878

« Restituzione dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti esportati ed istituzione di un diritto compensativo sulle importazioni » **(609)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Approvazione):

TOMÈ, *relatore* 6880

TREMELLONI, *Ministro delle finanze* . . . 6880

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » **(601)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione):

BARBARO 6893

FERRARI 6901

MASSINI 6905

MENGHI 6882

PORCELLINI 6886

TARTUFOLI 6898

Interrogazioni:

Annunzio 6913

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 6913

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti* . . . 6913

PICCHIOTTI 6913

Inversione dell'ordine del giorno:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 6880

ZELIOLI LANZINI 6879

Relazioni:

Presentazione 6879

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 6913

Sul processo verbale:

PRESIDENTE 6878

MARINA 6877

La seduta è aperta alle ore 16,30.

Sul processo verbale.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.*

MARINA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARINA. Sono spiacente di dover presentare una formale protesta contro la Presidenza perchè ieri non mi è stata concessa la parola sull'ordine del giorno da me presentato tempestivamente e dalla Presidenza ricevuto e passato per la discussione.

Presiedeva la seduta il Vice Presidente Bo, al quale reiteratamente feci presente che avevo diritto di parlare per venti minuti e di svolgere interamente il mio ordine del giorno.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

Il Vice Presidente Bo disse che io non potevo parlare perchè ero stato dichiarato decaduto nella discussione generale. Per un deprecabile incidente, dovuto alla Segreteria del mio Gruppo, non ero presente quando fui chiamato in sede di discussione generale e purtroppo non potei parlare. Però, ai sensi dell'articolo 68, che recita: « Prima che si apra la discussione generale o durante la stessa, possono esser presentati da ciascun senatore ordini del giorno concernenti il disegno di legge. Tali ordini del giorno sono votati subito dopo la chiusura della discussione generale » e ai sensi dell'articolo 70 che dice: « In ogni caso il proponente di un ordine del giorno può svolgerlo per un tempo non eccedente i venti minuti, quando sia iscritto prima della chiusura » io avevo diritto alla parola perchè presentai l'ordine del giorno quando ancora dovevano parlare quattro oratori e quindi prima della chiusura della discussione generale.

Questo fatto è per me increscioso, perchè ho l'abitudine di essere sempre riguardoso verso la Presidenza, e mi spiace che questa non mi abbia lasciato parlare, tanto più che il contenuto dell'ordine del giorno dallo stesso Presidente della Commissione è stato ritenuto importante e delicato mentre purtroppo l'onorevole Ministro lo respinse, per ragioni che in questo momento non sto a sindacare, non avendo io potuto svolgerlo come era mio intendimento e preciso diritto. Riconfermo quindi la mia formale e vibrata protesta.

PRESIDENTE. Onorevole Marina, in una Assemblea democratica è logico e naturale che ognuno di coloro che ne fanno parte possa elevare una protesta. Non sarebbe un'Assemblea democratica se questo non fosse lecito. Ad ogni modo, io non sono esattamente al corrente di come siano andate le cose; mi si dice che ella era stato dichiarato decaduto come oratore iscritto nella discussione generale. Può darsi che la decisione presa dalla Presidenza sia stata ispirata ad una interpretazione restrittiva. Naturalmente sarà tenuto conto di ciò che ella ha oggi detto e le sarà risposto in modo che ella abbia la soddisfazione di sapere quale è il pensiero della Presidenza.

Poichè non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che hanno chiesto congedo i senatori: Franza per giorni 4, Guglielmone per giorni 3, Terragni per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Nuove disposizioni in materia di indennità per danni alla proprietà industriale negli Stati Uniti d'America » (681);

« Agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo » (682).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha presentato il seguente disegno di legge:

« Difesa della genuinità dei vini e dell'aceto » (683).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro:

« Integrazione delle norme delle leggi 21 novembre 1950, n. 1030; 27 giugno 1952, numero 861, recanti agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il

miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle Aziende elettriche municipalizzate » (668), d'iniziativa del senatore Carmagnola, previo parere della 1ª Commissione;

« Concessione al personale statale in attività ed in quiescenza, compresi i magistrati, di una anticipazione sui futuri miglioramenti economici » (680);

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Costruzione ed assegnazione di alloggi al comune di Torre Annunziata, città sinistrata dallo scoppio del 21 gennaio 1946 » (653), di iniziativa dei senatori Sereni ed altri, previo parere della 5ª Commissione;

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Difesa della genuinità dei vini e dell'aceto » (683), previo parere della 2ª Commissione.

Deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame:

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Divieto dei concorsi di bellezza » (661), d'iniziativa dei senatori Galletto ed altri.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane delle Commissioni permanenti, sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Attribuzione al Ministero dei lavori pubblici della competenza per la concessione dei contributi statali previsti dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, per la riparazione o la ricostruzione nel territorio nazionale di case di abitazione danneggiate o distrutte in dipendenza di eventi bellici » (669);

« Concessione al personale statale in attività e in quiescenza, compresi i magistrati, di una anticipazione sui futuri miglioramenti economici » (680);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Modifiche alle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 184 » (632), d'iniziativa dei deputati Guariento ed altri;

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Adeguamento delle indennità di residenza per le farmacie rurali » (622), d'iniziativa dei senatori Giardina ed altri.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Pezzini ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Proroga del termine previsto dall'articolo 2 della legge 2 marzo 1953, n. 429, concernente la delega al Governo per la emanazione di un testo unico sulla riorganizzazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale » (654).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Inversione dell'ordine del giorno.

ZELIOLI LANZINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZELIOLI LANZINI. Vorrei chiedere alla onorevole Presidenza ed al Senato di consen-

tire l'inversione dell'ordine del giorno per discutere subito il disegno di legge che figura al n. 2 del secondo punto dell'ordine del giorno stesso: « Restituzione dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti esportati ed istituzione di un diritto compensativo sulle importazioni » che è già stato approvato dalla Camera dei deputati e che presenta carattere di urgenza.

PRESIDENTE. Io non ho nessuna difficoltà ad aderire alla sua richiesta se il Senato è d'accordo.

Poichè non si fanno osservazioni, passiamo al secondo punto della seconda parte dell'ordine del giorno.

Approvazione del disegno di legge: « Restituzione dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti esportati ed istituzione di un diritto compensativo sulle importazioni » (609) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla discussione del disegno di legge: « Restituzione dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti esportati ed istituzione di un diritto compensativo sulle importazioni ». Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tomè.

TOMÈ, *relatore*. Faccio presente che sulla materia regolata da questo disegno di legge si è ampiamente discusso in sede di discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero.

Vari nostri colleghi e lo stesso Ministro ebbero a manifestare la opportunità e la necessità di questo disegno di legge e anche l'urgenza. Io pertanto credo di far cosa saggia rimettendomi senz'altro alla relazione scritta che ho predisposto e a invitare il Senato a dare la sua approvazione al disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle finanze.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Mi rimetto alle conclusioni della relazione scritta dal senatore Tomè.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Art. 1.

Gli esportatori dei prodotti industriali elencati nella tabella, allegato *A*, al decreto previsto dall'articolo 3 della presente legge sono ammessi alla restituzione dell'imposta generale sull'entrata in relazione alle merci esportate ed alle materie prime ed altri prodotti impiegati nella loro fabbricazione.

Sui prodotti industriali importati dall'estero ed elencati nella tabella, allegato *B*, al decreto previsto nell'articolo 3 della presente legge è dovuta, all'atto dell'importazione, in aggiunta all'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, una imposta di conguaglio rapportata all'imposta generale sull'entrata che gli stessi prodotti avrebbero assolto durante la loro fabbricazione in Italia.

(*È approvato*).

Art. 2.

I prodotti ammessi alla restituzione dell'imposta generale sull'entrata e quelli assoggettati al pagamento dell'imposta di conguaglio ai sensi del precedente articolo sono classificati in quattro categorie, con riguardo alla corrispondente incidenza dell'imposta generale sull'entrata.

La misura del rimborso e dell'imposta di conguaglio è determinata, per ciascuna delle categorie previste nel precedente comma, rispettivamente, nel 4 per cento, nel 3 per cento, nel 2 per cento e nell'1 per cento del prezzo di vendita all'estero per i prodotti esportati e del valore, determinato ai sensi dell'articolo 18 della legge 19 giugno 1940, n. 762, per quelli importati.

(*È approvato*).

Art. 3.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge e osservati i criteri stabiliti nel precedente articolo, il Presidente della

Repubblica, con proprio decreto emanato su proposta del Ministro per le finanze di concerto con i Ministri del bilancio, del tesoro, dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, sentito il Consiglio dei ministri, è autorizzato a formare e ad approvare le tabelle previste dall'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per l'accertamento e la corresponsione dell'imposta di conguaglio, nonchè per le sanzioni relative a violazioni concernenti il pagamento dell'imposta stessa, si applicano le norme della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, relative all'imposta generale sull'entrata dovuta sulle merci importate dall'estero.

(*È approvato*).

Art. 5.

Per i prodotti fabbricati con materiali temporaneamente importati, dall'ammontare dell'imposta generale sull'entrata da restituire a norma del precedente articolo 1 deve essere dedotto l'ammontare dell'imposta generale sull'entrata relativa ai materiali esteri da ammettere a scarico delle bollette di temporanea importazione.

(*È approvato*).

Art. 6.

Con provvedimento del Ministro per le finanze, indipendentemente dalle altre sanzioni eventualmente applicabili, le ditte esportatrici che abbiano comunque usato mezzi intesi ad ottenere una indebita restituzione dell'imposta, o siano incorse più volte in alcune delle sanzioni previste dalla legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, per non aver assolto in tutto od in parte il tributo dovuto, possono essere escluse per il periodo massimo di un anno dal beneficio della restituzione dell'imposta generale sull'entrata, stabilito dall'articolo 1 della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 7.

Sono abrogati il penultimo comma dell'articolo 21 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e per quanto concerne l'imposta generale sull'entrata, l'articolo 2 del decreto legislativo 6 aprile 1948, n. 273.

È peraltro in facoltà del Ministro per le finanze, di concerto col Ministro per il commercio con l'estero, di mantenere in vigore le aliquote superiori alla misura del 4 per cento previste, per alcuni prodotti, dai decreti ministeriali emanati a norma dell'articolo 21 della predetta legge 19 giugno 1940, n. 762.

(*È approvato*).

Art. 8.

Sulle controversie relative alla classificazione delle merci ai fini della restituzione dell'imposta generale sull'entrata e dell'applicazione dell'imposta di conguaglio di cui al precedente articolo 1, decide il Ministro per le finanze, sentito il parere consultivo del Collegio dei periti doganali.

(*È approvato*).

Art. 9.

Ai fini della restituzione dell'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 1 della presente legge, si applicano, per l'emissione dei relativi ordini di accreditamento, i limiti stabiliti nell'articolo 1 della legge 20 novembre 1951, n. 1512.

(*È approvato*).

Art. 10.

Il Governo è autorizzato ad introdurre le opportune variazioni negli stati di previsione per l'esercizio finanziario 1954-55, per la esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 11.

La presente legge ha effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto previsto nell'articolo 3.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (601) (*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 1954 al 30 giugno 1955 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Menghi. Ne ha facoltà.

MENGHI. Quando si discute su un bilancio, anche se infine si vuole attirare l'attenzione del Ministro su questioni particolari interessanti il proprio collegio, non si può, però, mai prescindere da un esame dei problemi generali, i quali, per il bilancio dei Trasporti, sono tanti, per cui se ne potrebbe parlare per ore intere. Ma, come è mia costante abitudine, mi soffermerò solo su alcuni. Poichè debbo trattare la materia riguardante gli autoservizi, come vice presidente degli « Amici dell'automobile » non posso fare a meno di esprimere una riserva per gli aumenti della tassa sulle automobili e sui carburanti.

Il Ministro nell'altro ramo del Parlamento ha annunciato che è in preparazione una nuova legge sugli autoservizi di linea, in sostituzione di quella del 1939, n. 1822, e di essa ci ha dato alcune primizie, ma per quanto nella vecchia legislazione si potessero fare concessioni alle autolinee anche novennali e rinnovabili, quelle annuali sono state sempre in prevalenza.

Il che ha apportato un arresto sensibile nel rinnovamento dei parchi automobilistici, che si poteva ottenere solo se con la lunga concessione si dava la possibilità di ammortizzare il capitale speso.

I due primi articoli, a quanto sembra, della antica legge saranno sostanzialmente trasfusi nella nuova, cioè prima concessione provvisoria e poi, dopo un felice esperimento, concessione, anzichè annuale, novennale.

Ma intanto quando le autolinee da tempo in esercizio hanno dato buona prova, sia pure con le disposizioni della legge 1939, si converta la concessione precaria in altra più duratura.

Desidero ora rivolgere al Ministro alcune raccomandazioni da tenere presenti nel testo della nuova legge: obbligare gli esercenti di linee redditizie ad assumere le viciniori meno lucrose, specialmente nelle zone di montagna. Disciplinare poi il traffico in maniera che tutti i paesi toccati da un'autolinea abbiano la possibilità di sistemare comodamente nei viaggi i propri abitanti. Invece ancora avviene che una corriera affollatasi fin dal principio del percorso non faccia più salire successivamente altri viaggiatori, lasciando a terra quelli dei paesi intermedi o pigiandoli (e questa è l'ipotesi migliore) alla rinfusa come merce trascurabile negli spazi vuoti. Costringere in questo caso, dopo un obiettivo accertamento statistico, i titolari a fare il *bis*. Revisione frequente degli *autopullman* impiegati scartando inesorabilmente il materiale inadatto per vetustà o per cattiva manutenzione. Sottoporre a continue visite di controllo, non bastando il rigore usato solamente nel momento del rilascio della patente di guida, gli autisti, che spesso vanno soggetti a minorazioni fisiche. Ricordo in proposito di aver assistito a Istambul ad un esame di guida. Il candidato era sottoposto addirittura ad una gara di *gimcana* perchè centinaia di ferretti erano messi a *zig-zag* e quando l'autoveicolo ne faceva cadere uno la bocciatura era inevitabile. Ed è per questo che gli autisti turchi hanno buona fama di guidatori. È vero che laggiù, in quell'angolo sorridente del Bosforo, non esistono nè biciclette, nè *motoscooters*, facilitando così il traffico.

Prendo poi atto con piacere dell'accordo intervenuto tra l'Associazione esercenti le autolinee e l'Azienda ferroviaria. Io non ci vedo nessuna abdicazione di questa a favore di quella. Si è così attenuata di molto la battaglia tra l'autostrada e la rotaia. Ed è cessata,

così ha assicurato l'onorevole Ministro nel discorso conclusivo alla Camera dei deputati, la rovinosa politica della concorrenza tariffaria tra i vettori ferroviario e stradale. Ma andiamoci piano nel concedere l'aumento dei prezzi del biglietto e dell'abbonamento alle autolinee. Non va dimenticato che si tratta di servizio pubblico ed il servizio pubblico ha carattere anche politico, per cui, come lo Stato interviene a porre un freno nel prezzo del pane e dei fitti, per fare solo due esempi, così è giustificato il suo intervento nel mantenere in misura equa i prezzi che gravano sui viaggiatori delle autolinee.

Pochi giorni fa ho gettato l'allarme per il minacciato aumento del prezzo voluto dall'A.T.A.C. sulla autolinea Roma-Tivoli; l'aumento arrecherebbe una grave iattura non solo ai tiburtini ma anche ai viaggiatori delle stazioni intermedie come Villa Adriana, Ponte-Lucano, Villalba, Guidonia, Bagni, ecc.

Ma su questa materia, essendo in corso una mia interrogazione, non mi dilungo di più.

Il continuo sviluppo della motorizzazione civile accresce l'obbligo di maggiore vigilanza e di sicure cautele per l'incolumità dei cittadini da parte del Ministero. Il Ministro stesso ha detto: « accertamenti e rilievi compiuti hanno portato alla conclusione che all'origine delle cause degli incidenti stradali si trova spesso l'indisciplina, il mancato rispetto delle norme che regolano la circolazione, l'ignoranza di tali norme, la minore età di taluni conducenti. E poichè un gran numero di conducenti di mezzi motorizzati, cioè dei motoveicoli, che superano il milione e mezzo di unità, non ha obbligo della patente di guida, è stato predisposto apposito provvedimento legislativo, che trovasi tuttora in fase di concerto con le Amministrazioni interessate, inteso tra l'altro a stabilire per i conducenti di motoveicoli il minimo di età per la guida, il certificato di abilitazione, il numero delle persone trasportabili con i motoveicoli ». Ma intanto occorre aumentare l'organico della Polizia stradale e dei vigili urbani, che di notte prestano limitato servizio, per cui incoscienti motociclisti ne approfittano per fare vere vertiginose scorribande nelle vie della città. Perfino davanti a Palazzo Madama le corse in certe ore del giorno si intensificano e proprio di una sfrecciante corsa di motocicletta fu vittima nei giorni scorsi il caro collega onorevole Magliano, al quale invio auguri di sollecita guarigione.

Il Ministro ci dà assicurazione che saranno revisionati anche i sistemi di frenatura e di segnalazione per gli autoveicoli, con particolare disciplina dell'abbagliamento, provocatore di continue disgrazie, e che aumenterà la lotta contro i rumori, che sono motivo di ossessionante disturbo della pubblica quiete.

Onorevole Ministro, dice un proverbio: « Chi vivrà vedrà », ma poichè esso è senza determinazione di tempo io le auguro che ella non debba trasmettere al suo successore la risoluzione di così assillanti problemi.

Le comunicazioni tra Roma e il suo *hinterland* laziale mi hanno spesso indotto ad occuparmene in questa Aula. Roma ha i suoi polmoni nelle città di provincia. Non si possono, perciò, molti problemi della capitale considerarli e risolverli con criterio ristretto. Occorre, sì, averne una visione unitaria, ma che abbracci paesi e contrade che a Roma dànno quotidiano apporto di lavoratori di ogni specie e degli immancabili approvvigionamenti. Una prova visiva di quanto dico si ha nelle migliaia di case sorte oltre i quartieri periferici cittadini, che si succedono lungo le strade nazionali e provinciali ed anche nei campi, fino a lambire l'abitato dei paesi della Provincia, cosicchè formano un tutto organico con il capoluogo. Quindi le questioni che riguardano la ferrovia, le vicinali, le autocorriere dell'A.T.A.C. e tutte le altre autolinee debbono preoccupare non solo le civiche amministrazioni paesane, ma anche i padri coscritti capitolini, nonchè i consiglieri provinciali. Ed è per questo che torno a richiamare alla memoria del Ministro il mio ordine del giorno, anche nei passati discorsi accennato, che il Governo accettò e il Senato approvò nella seduta del 9 febbraio 1951. Lo rileggo a me stesso:

« Il Senato invita il Governo a studiare ed eseguire le opere necessarie per migliorare le comunicazioni tra Roma e i paesi laziali, e ciò in riferimento alle Ferrovie statali e secondarie e alle autolinee, facendosi iniziatore di un convegno dei rappresentanti dei Comuni regionali, onde conoscere i *desiderata* di ciascuno di essi e tradurli in immediata realizzazione ».

Che ha fatto di esso il Ministero dei trasporti? Nulla. È vero che esisteva allora l'ostacolo di una carenza legale sull'obbligo dell'ammodernamento dei servizi pubblici di trasporti, ma essa è stata finalmente colmata perchè la relativa legge venne pubblicata il 2 agosto 1952 con il numero 1221. Quindi il convegno è ora possibile e il Ministro ha la facoltà di poterlo indire con profitto. Come vede, onorevole Mattarella, è ora questione di buona volontà. Alcuni solerti Comuni e l'Ente provinciale hanno convocato assemblee al fine di risolvere il problema della S.T.E.F.E.R., gestitrice della linea Roma-Fiuggi, ma nessuna forza legale hanno le loro deliberazioni, che invece il Governo potrebbe far proprie e, dopo averle sottoposte ad un nuovo esame, eseguirle. Il Ministro onorevole Malvestiti diede incarico all'ingegnere Neri di studiare l'annoso problema, ma giunse a drastiche assurde conclusioni perchè voleva nientemeno accorciare il percorso, escludendo Cave, Olevano Romano ed altri illustri paesi (« rami secchi ») quasi che quelle generose popolazioni meritassero il castigo dell'isolamento perchè i *pullman* non potranno mai essere adibiti a trasporto di masse.

Lo Stato ha dato miliardi di lire e ne darà ancora alla S.T.E.F.E.R.-Vicinali, ma se non sono sufficienti per l'ammodernamento è necessario che esso stesso rilevi l'intera azienda. Perchè è obbligo suo specifico assicurare i servizi di trasporti ai cittadini italiani, anche se sono deficitari. È in fondo il corrispettivo che lo Stato dà al contribuente per il sopportato non lieve peso delle imposte. Ho detto non lieve in quanto è noto che, faccio solo un paragone, il contribuente nostro ha un reddito che tocca appena la metà di quello inglese; eppure paga le tasse nella stessa proporzione. Il Comitato provinciale permanente per il miglioramento delle comunicazioni tra Roma e Fiuggi ha espletato una inchiesta interrogando scrupolosamente le rappresentanze dei Comuni interessati. Ha avuto proposte e richieste di carattere generale e particolare. Riferisco quelle riguardanti in particolar modo i Comuni del mio collegio.

Eccole, a carattere generale:

a) vengano istituite corse celeri con arrivi a Roma per le ore 6 del mattino con provenienza dai Comuni visitati;

b) vengano istituite corse serali da Roma con destinazione ai Comuni visitati in partenza dopo le ore 22;

c) siano istituiti biglietti di andata e ritorno validi per effettuare il viaggio di ritorno con l'ultima corsa della giornata per la quale sono validi, quella cioè delle 0,30, beninteso con l'applicazione della tariffa notturna in vigore;

d) siano intensificate le corse nelle ore di punta;

e) sia consentito agli abbonati delle linee celeri automobilistiche di poter usufruire sullo stesso percorso di tutte le corse ferroviarie, comprese quelle ad orario serale avanzato;

f) siano coordinati gli orari del servizio ferro-tramviario e del servizio di *autopullman* della S.T.E.F.E.R. con gli orari dei treni e delle Ferrovie dello Stato in tutte quelle zone nelle quali i servizi ferroviari dello Stato si incrociano o sono in coincidenza con quelli della Società;

g) si proceda: *a*) con la maggiore urgenza alla esecuzione dei lavori necessari a rettificare le curve più pericolose ed i tracciati tecnicamente inadatti; *b*) al raddoppio del binario dalla « Breda » (Grotte Celoni) in poi, possibilmente fino a Genazzano (e perchè non anche Cave e Olevano?);

h) siano aumentate le corse di *autopullman* celeri diretti ad integrazione dei servizi normali;

i) proceda con ogni sollecitudine all'ammodernamento e revisione del materiale attualmente in servizio eliminando le deplorevoli deficienze in atto più volte segnalate;

l) per il servizio Roma-Fiuggi nella stagione estiva, sia per quanto riguarda il trasporto di persone per via ferroviaria sia a mezzo di *autopullman* sia notevolmente migliorato adeguandolo alle esigenze del movimento dei passeggeri per la stazione idro-termale di Fiuggi, nonchè del movimento di villeggianti nelle zone servite dalla S.T.E.F.E.R. ed alle necessità del turismo.

Quelle specifiche riguardano particolari Comuni ed io mi limito a rilevare quelle che interessano i Comuni del mio collegio:

Cave. Si chiede la rettifica della curva presso il camposanto Cave e conseguente rialzamento

della sede stradale. Sistemazione interna, ingresso e uscita da Cave. Si domanda un incremento della corsa delle ore 21 da Roma fino a Genazzano. Rettifica tracciato ferroviario per Palestrina.

Genazzano. Si chiede servizio misto ferroviario celere da Genazzano (per la frutta al mattino). Rettifica delle due curve verso Genazzano; rettifica altra curva verso Olevano.

Olevano.

Si chiede coincidenze: treno ore 4,15, partenza da Rocca Santo Stefano per Olevano Scalo.

Ore 19,15, partenza da Roma-Olevano Scalo per Olevano Città e Rocca Santo Stefano.

Corsa da Olevano alle ore 19,30 circa diretta ad Olevano Scalo. Eventuale nelle ultime corse ferroviarie.

Corse dirette automobilistiche Roma-Olevano.

Autofermate S.T.E.F.E.R.: una al primo chilometro ed una al secondo chilometro, nel tratto Olevano-Olevano Stazione.

Palestrina. Servizio automobilistico Poli-Gallicano da istituirsi con due corse giornaliere.

Servizio automobilistico circolare con i centri del mandamento da Palestrina: due corse al giorno Palestrina-Cave-Olevano-Bellegra-San Vito-Pisoniano-Bivio Capranica-Castel San Pietro-Palestrina.

Rettifica curve da Torresina verso Palestrina. Transito per Palestrina: rettifica da Palestrina a Cave secondo le indicazioni del progetto depositato presso la segreteria dei Comuni interessati. Nel caso di impossibilità a realizzarlo per difficoltà finanziarie si potrebbe esaminare la opportunità di eseguire rettifiche sia alla sede stradale che ferroviaria dalla Madonna dei Cori al Ponte di Cave.

Autoservizio Genazzano (le corse dovrebbero transitare per l'abitato di Zagarolo e Palestrina). L'ultima corsa da Roma per Palestrina (ore 21) o farla arrivare a Genazzano, ovvero far coincidere con l'ultimo treno in partenza da Palestrina per Genazzano.

San Vito Romano.

Servizio automobilistico da Genazzano in coincidenza con i treni in partenza da Roma alle 17,40.

Nel periodo estivo collegamento con tutti i treni mattutini. La domenica nelle ore pomeridiane collegamento con tutti i treni.

Istituire dalle ore 10 da Palestrina corse per San Vito-Pisoniano. Servizi locali da Genazzano a Colonna.

Zagarolo. Corse per Roma troppo affollate. Rettifiche curve dal chilometro 0,800, cavalcavia FF.SS. fino al chilometro 2,800 ingresso stazione. Autoservizio Genazzano. (Si richiede transito per Zagarolo). Lagnanze per il vecchio materiale. Problema del servizio locale poco frequente. Il servizio locale necessario da Pantano a Genazzano.

Tratto San Cesareo-Colonna. Rettifica numero tre curve tra il chilometro 26,800 e il chilometro 28.

Tratto « Breda »-Centocelle-Roma. Istituzione blocchi tra la « Breda » e Centocelle.

Migliore regolamentazione servizio Centocelle-Roma per abbreviare tempo di percorrenza per il servizio extra-urbano, istituzione di un posto di controllo marcia treni a Torpignattara con posto telefonico in collegamento con Centocelle.

Creare numero due raccordi all'altezza del Mandrione per permettere ai treni del servizio extra-urbano il superamento dei treni del servizio urbano.

Le proposte e richieste sopra riportate sono state tutte discusse con i sindaci ed assessori interessati e sono state unanimemente riconosciute giustificate.

Come vede, onorevole Ministro, i *desiderata* dei paesi del palestrinese sono chiari. Ma anche le zone del palombarese, del tiburtino, del sublacense chiedono l'intervento del Governo per migliorare le loro comunicazioni. Si tratta di una Regione che batte alle porte di Roma. Non la si può trascurare. Volga su di essa il suo sguardo benevolo e ne ascolti le necessità. Se saprà appagarle aggiungerà alle altre tante un'altra cospicua benemerenza della sua attività di Ministro dei trasporti. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Porcellini, il quale, nel corso del suo

intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata l'incidenza che il prezzo dei trasporti ha sulla vita economica e sociale del Paese,

impegna il Ministro dei trasporti:

1) a non apportare ulteriori aumenti alle attuali tariffe ferroviarie merci, viaggiatori e bagagli;

2) a presentare un provvedimento di legge per cui sia restituita concretamente al Parlamento la facoltà di decidere in materia di aumenti delle tariffe predette;

3) ad esaminare le possibili riduzioni per favorire le ferie e le gite domenicali dei lavoratori »;

« Il Senato impegna il Ministro dei trasporti ed il Governo a promuovere con urgenza i provvedimenti necessari perchè vengano estese agli assuntori delle Ferrovie dello Stato le assicurazioni di legge previste per tutti i lavoratori ».

PRESIDENTE. Il senatore Porcellini ha facoltà di parlare.

PORCELLINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, come nello scorso ottobre, ho avuto l'incarico dal gruppo socialista italiano, al quale mi onoro di appartenere, di intervenire sul bilancio dei trasporti ed in special modo degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955.

Devo subito dichiarare che la mia esposizione sarà concisa e necessariamente breve, dato il poco tempo concessomi, per rispettare quegli accordi presi fra i capi gruppo dei singoli settori con l'onorevole Presidente. Cercherò però di non trascurare i punti più importanti con la massima obbiettività e comprensione. L'anno scorso, onorevole Ministro, non ebbi l'onore di avere da lei nessuna risposta sugli argomenti che avevo trattato, ma ebbi la soddisfazione di constatare che alcuni modesti suggerimenti da me avanzati avevano avuto pratica attuazione, e di ciò la ringrazio, con l'augurio che, anche dopo questa discussione, qualche cosa di buono ed utile possa uscirne per la Nazione e per la benemerita classe dei ferrovieri, classe alla quale mi onoro di appartenere.

Il bilancio che ci viene presentato non è peggiore dei precedenti. Così pure la relazione del collega Buizza, ampia, documentata, ma che soffre del peccato di origine, poichè in molti relatori vi è il terrore di non rimaner sul giusto binario e di non essere particolarmente graditi al Governo ed ai singoli Ministri.

Detto questo, per rimanere nei limiti di tempo accordatimi, entro subito nel merito di alcuni punti del bilancio. Anche quest'anno debbo ripetere quanto dissi per il bilancio passato. Voi non presentate un bilancio reale, voi insistete nel volerlo passivo mentre non lo è. Il popolo italiano ha diritto di sapere le cose con precisione e di questo parere sono anche molti colleghi della vostra parte. Noi sappiamo che c'è una Commissione che sta lavorando attorno alla riforma dell'azienda e per la compilazione del bilancio, che è uno dei punti particolarmente discussi, e ci risulta che tanto il presidente Bellucchi, che è un Consigliere di Stato, giurista di indubbio valore, quanto i migliori funzionari dell'Amministrazione ferroviaria che ne fanno parte, si sono pronunciati per un bilancio di gestione reale, comprensivo di tutti i servizi resi dalla azienda. D'altra parte la questione non è nuova ed in proposito posso ricordare l'intervento dell'anno scorso del collega Massini, segretario del Sindacato nazionale ferrovieri, che con appassionata parola ha difeso tale tesi, e gli interventi di colleghi particolarmente competenti, come gli onorevoli Corbellini, Focaccia, ecc. Per tutti la questione è matura, fuorchè per il Governo. Per quale ragione politica si debbono presentare sempre bilanci deficitari quando non lo sono? Per respingere le giuste richieste del personale? Sarebbe puerile perchè tutti sanno come stanno realmente le cose. A proposito di tale argomento il relatore fa un passo indietro. Nell'altro ramo del Parlamento l'onorevole Troisi relatore ha esposto in 30 miliardi e 952 milioni circa i servizi gratuiti e le riduzioni apportate alle Fer-

rovie dello Stato. Qui si parla di dati statistici approssimativi e si dice che non è dato di sapere la somma che si potrebbe introitare. La realtà è che tutti i servizi gratuiti ed a riduzioni possono essere contabilizzati al centesimo. L'organizzazione interna delle Ferrovie è in grado di rimettere i conti. Basta solo stabilire di cosa deve rivalersi e verso chi deve farlo. Non posso fare a meno di iniziare, come già feci l'anno scorso, dal primo elemento che la relazione ci offre: incremento delle entrate in denaro. È previsto in lire 28 miliardi e 300 milioni rispetto al bilancio 1953-1954 alla voce « prodotti del traffico ». Nulla di nuovo; nel bilancio dell'anno scorso vi era la stessa previsione ma noi avevamo intuito quale era la ragione di questa previsione di aumento di traffico che non era giustificata neanche dalle previsioni più rosee. Io oggi non sto qui a discutere le curve di ascesa e le statistiche perchè il tempo è troppo breve. Rammentatevi che noi abbiamo subito intuito che quella voce voleva dire l'intenzione di aumentare le tariffe ferroviarie. L'altra volta il direttore generale aveva smentito sui giornali questa intenzione però dopo aver approvato i bilanci venne immediatamente l'aumento delle tariffe ferroviarie. Non è che noi non si comprenda che per aumentare le entrate dell'Amministrazione ferroviaria non si debba qualche volta ricorrere anche all'aumento di tariffe, ma essendovi stato un aumento delle tariffe l'anno scorso ed avendo noi sentito da tutti gli oratori ed anche dalla stessa relazione del Ministro che la situazione economica del nostro Paese è come la barca che fa acqua da tutte le parti, quando noi siamo convinti che si deve aumentare il traffico e fare economie là dove si devono fare e non ricorrere tutte le volte al sistema più comodo dell'aumento delle tariffe. Anche il senatore Buizza relatore ha ripetuto la solita storiella: le tariffe ferroviarie sono aumentate 36 volte mentre dovrebbero aumentare 50 o 60 volte. Egregio relatore, se è possibile contenere certi prezzi di costo come quelli dei trasporti lo si deve fare per invogliare la gente a girare anche col treno.

BUIZZA, *relatore*. La gente va invece in automobile.

PORCELLINI. In automobile ci vanno i signori e non i lavoratori. Se questi ci vanno, ci vanno come autisti. Dopo quello che vi ho detto io rilevo che gli aumenti di tariffa non possono essere decretati e voluti dal Ministro all'infuori ed al di sopra del Parlamento. Io so che si è ricorsi ad un artificio: siccome gli aumenti di tariffa devono essere approvati dal Parlamento si è ricorsi al solito cavillo da avvocati ed invece di chiamarli aumenti di tariffa li avete chiamati emendamenti di tariffa; in modo che è stato tolto il diritto del Parlamento a discutere ed eventualmente ad approvare. Ma se nella discussione al Parlamento si riconoscerà che non si può fare a meno di aumentare le tariffe, questo si farà, ma non deve essere una iniziativa nascosta, velata come una cattiva azione. Questo non è il modo di rispettare il Parlamento.

Noi abbiamo letto il discorso pronunciato dall'onorevole Mattarella a conclusione del dibattito alla Camera, e diciamo che egli è stato abilissimo, eludendo però il punto che noi volevamo precisato. Egli non ha dato nessuna assicurazione in merito, come fece l'anno scorso; desidererei che almeno al Senato, se veramente l'intenzione del Ministro non è quella di ripetere il gioco dell'altr'anno, dia una precisa risposta.

In ogni modo per questi aumenti di tariffe io ho creduto opportuno presentare anche uno speciale ordine del giorno in modo che non sia solo una esposizione fatta e che rimane a verbale, ma desidero che su questo ordine del giorno si pronuncino tutti i senatori, perchè ognuno deve assumersi le proprie responsabilità.

E passiamo al secondo elemento, i servizi gratuiti e le riduzioni che le Ferrovie dello Stato fanno alle varie Amministrazioni. Qui non possiamo essere d'accordo con il relatore quando egli dice: « Sarebbe opportuna una indagine statistica intesa a valutare approssimativamente l'incidenza delle prestazioni nell'importo del traffico . . . ».

Egregio collega Buizza, lei si riferisce a delle leggi del 1907 e del 1909; eravamo giovani, allora, sono passati degli anni e il 1909 rammenta l'anno in cui entrai nell'Amministrazione ferroviaria. Troppa acqua è passata sotto i ponti, la vita economica e politica della Na-

zione non è più quella di allora e non possiamo prendere come esempio leggi antiquate.

Io debbo qui trattare un problema che sotto un certo aspetto dovrebbe essere considerato, perchè credo possa essere risolto nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria. La Confederazione generale italiana del lavoro ha fatto una richiesta all'Amministrazione delle ferrovie per ottenere che ai lavoratori, durante le ferie e le gite domenicali, fosse concessa una speciale riduzione. Se noi vogliamo che tutti possano viaggiare con il treno, se noi desideriamo questo, allora bisogna giungere ad una riduzione delle tariffe per costoro. La Confederazione generale italiana del lavoro dice che un rilevante numero di occupati non si sposta dalla propria residenza durante le ferie e non è mai uscita fuori dalla propria cittadina a causa dei prezzi dei trasporti. Su tale rilievo la Confederazione si è rivolta al Ministro dei trasporti chiedendo di istituire un biglietto a riduzione per ferie e di ripristinare con più adeguate riduzioni i biglietti per viaggi collettivi di fine settimana.

Noi non comprendiamo i motivi che hanno determinato il rigetto di questa domanda; sotto il profilo dell'interesse aziendale io credo che più gente viaggia e più interesse ha l'Amministrazione delle ferrovie. Dal lato sociale, noi dobbiamo andare incontro alle classi lavoratrici dando quei diritti che sono loro dovuti, e cioè il diritto di conoscere l'Italia, di vedere tutti i nostri posti turistici, di essere messi nella stessa condizione di quelli che, dicevamo prima, vanno in automobile.

Ecco perchè io credo che questa proposta dovrebbe essere esaminata dall'onorevole signor Ministro ed accettata, studiando le modalità onde andare incontro alla grande massa dei lavoratori. Però io non ho una grande speranza, perchè andare incontro alla massa dei lavoratori vorrebbe dire anche avere comprensione per tutti i lavoratori, e specialmente per i dipendenti ferrovieri.

Ora, egregio signor Ministro, nella relazione, se non ho letto male, contro la spesa accertata di 152 miliardi per l'esercizio 1953-54, vi è nella previsione 1954-55 una spesa di 141 miliardi. Io sarò incompetente, ma non mi so spiegare come dall'anno scorso a quest'anno possono diminuire 11 miliardi.

BUIZZA, *relatore*. L'accertamento del 1953-1954 è stato fatto adesso; il bilancio di previsione è stato fatto nell'ottobre del 1953; ecco perchè si verifica questa differenza.

PORCELLINI. Ad ogni modo io non vorrei che questi 11 miliardi potessero danneggiare, eventualmente, la classe dei ferrovieri, già tanto bistrattata. Non si può pensare ad una diminuzione del numero dei ferrovieri, perchè noi abbiamo già denunciato diverse volte che il loro numero è insufficiente; e non è una frase vana, detta senza che ci siano delle basi sostanziali: lo dimostrate voi, perchè non date ai vostri dipendenti nè i congedi, nè, qualche volta, i riposi settimanali. È per questo che il loro numero non dovrà essere diminuito, anzi dovrete fare dei concorsi perchè gli organici siano completati.

Ora, se non si intende diminuire il personale, come non si può, non è certo il caso di pensare ad una diminuzione di stipendio (non lo discuto nemmeno): quindi, questa previsione di 141 miliardi dovrà essere certamente portata a quella del 1953-54, anzi superarla.

Noi dobbiamo lamentarci per un sistema — non voglio dire parole grosse — che approfitta della buona volontà dei ferrovieri per sottoporli ad orari che tutte le leggi non permettono. Ma se noi diamo molte volte colpa ai privati di non rispettar le leggi (quella delle otto ore, quella dei congedi, quella delle ferie, quella dei riposi settimanali), perchè le Amministrazioni statali non si mettono in regola?

L'esempio viene dall'alto. Perchè si fanno fare delle settimane di 56 e di 64 ore settimanali? Perchè si deve andar contro a quella legge di otto ore che noi socialisti abbiamo il vanto di avere strappato alla borghesia di allora, ma che oggi gradualmente viene ridotta in brandelli perchè voi non ne tenete nessun conto? E questo dalle Amministrazioni dello Stato! E, oltre a sottoporre il personale a turni di 56 o 64 ore settimanali, vi è un altro metodo di sfruttare il personale, ed è questo: i manovali diventano aiutanti macchinisti, i guardamerci, sottocapi; i conduttori diventano capo-treni e così via. È proprio vero che non c'è nulla di nuovo sotto il sole! A questo proposito mi permetto di fare un riferimento personale. Io stesso dal 1914 al 1924, con la

qualifica di applicato, ho coperto il posto di capo gestione, con la retribuzione della qualifica rivestita però, non un centesimo in più; e come ricompensa fui licenziato per scarso rendimento! Ma questo lo ha fatto il fascismo.

Onorevole Ministro, io sono un ferroviere e voglio bene ai ferrovieri, ma desidero anche che essi compiano tutto il loro dovere e facciano valere tutti i loro diritti. Io ritengo che debba cessare la politica del pugno di ferro, che si debba abbandonare la mentalità militare da caserma, usando più comprensione, più umanità. Gli italiani non sono fatti per il bastone: si piegano momentaneamente, ma poi insorgono e non rendono quando non sono compresi. I ferrovieri hanno sempre bene meritato dalla Nazione, e lei stessa non ha lesinato loro gli elogi, che certamente erano sinceri.

Tutti sanno che i ferrovieri aspettano l'aumento delle retribuzioni. Hanno discusso per anni di questo problema con l'Amministrazione ed hanno presentato una apposita proposta di legge all'altro ramo del Parlamento, ed io credo che non chiedano troppo. Bisogna finalmente comporre questa vertenza che ha già dato luogo a diverse azioni sindacali e a diversi scioperi, che i ferrovieri non desiderano fare, ma che sono costretti a fare per la politica del Governo. Sono tre anni che domandano, ma si sentono sempre rispondere con la scusa della famigerata legge delega. Hanno ricevuto degli acconti, ma gli aumenti e le rivendicazioni loro non sono stati ancora accettati. Io non credo che con quella legge delega, che è passata qui al Senato con la forza del numero, ma non certo perchè ci fossero argomenti favorevoli in quanto pochissimi esponenti della maggioranza hanno preso la parola quasi non ne avessero nè la volontà nè il coraggio, sia chiusa la partita perchè i ferrovieri avevano già iniziato prima di questa proposta di legge delega le loro rivendicazioni; ed io credo che proseguiranno sulla loro strada forti del loro buon diritto. Cercate finalmente di andare incontro a questo personale.

Un'altra categoria ibrida, che non ha ancora una qualifica precisa, è quella degli assuntori il cui problema non so perchè non si voglia risolvere. Questi lavoratori definiti assuntori sono soltanto settemila, e non è colpa mia se devo ripetere quello che è stato denunciato già tante altre volte: che cioè il Governo, non solo il Ministro dei trasporti, dimostra di non riconoscere i loro diritti. Da anni essi trascinano con l'Amministrazione ferroviaria la più sacrosanta delle rivendicazioni: domandano l'iscrizione agli istituti previdenziali per un trattamento di malattia e pensione di cui essi sono tuttora privi.

Io credo che gli assuntori siano degli... italiani che hanno gli stessi diritti degli altri. Io so che il Ministro dei trasporti e quelli del Lavoro e del Tesoro sono stati interessati circa due anni fa attraverso cartoline e Commissioni; e quando voi dite molte volte che i ferrovieri hanno desiderio di fare agitazioni e scioperi, vorrei domandarvi: questi disgraziati che da due anni attendono, se domani eventualmente facessero qualche azione di forza ricorrendo anche allo sciopero, di chi sarebbe la colpa?

Il Ministro dei trasporti ha già predisposto uno schema di provvedimento per l'iscrizione all'I.N.P.S.; però è passato quasi un anno ed il provvedimento dorme al Tesoro i suoi sonni tranquilli. Onorevole signor Ministro, cerchi di vararlo questo provvedimento, poichè gli assuntori non sono più un numero preoccupante, sono 7.000, e, quando lei facesse un calcolo, arriverebbe a circa 20 o 30 milioni per queste 7.000 famiglie. Io credo che questo sia un problema che non sfugge alla sua attenzione in quanto sappiamo che lei è favorevole.

Per avere poi un'altra dimostrazione dell'indirizzo anti-democratico impresso alle Ferrovie dello Stato da quando la Democrazia cristiana ha assunto il potere, basta osservare quello che avviene nei dopolavori ferroviari, dopo quel colpo di testa, io così lo chiamo, del Governo, quando ha tolto ai ferrovieri dei diritti già acquisiti, gettandoli fuori delle loro sedi dicendo che erano demaniali, ma che il demanio in effetti aveva fatto sue senza pensare che quelle stesse sedi erano state tolte ai lavoratori dai fascisti. Così è accaduto che ci sono molte delle nostre case che i lavoratori avevano costruite con i loro sudori, le loro fatiche e i loro risparmi, che erano state rubate dai fascisti e che oggi il Governo si prende per sè rendendosi complice dei fascisti, facendo il ricettatore. I dopolavoro chi li ha creati?

Sono stati i ferrovieri, siamo stati noi, quando eravamo in servizio, che abbiamo lavorato per creare questi dopolavoro ferroviari che erano una conquista dei ferrovieri e che il fascismo ha disperso. Tutti coloro che erano attivisti furono licenziati e le sedi dei dopolavoro furono bruciate. Ora, queste sedi invece di essere ridate ai ferrovieri, come era loro diritto, vengono loro tolte e vengono passate all'Amministrazione ferroviaria la quale ne fa un uso che secondo me non avrebbe il diritto di fare. Quando venne la liberazione, i ferrovieri rivendicarono dalla direzione il diritto di occupare le sedi dei dopolavoro; allora c'era il Ministro La Malfa il quale accondiscese. Dopo il 18 aprile 1948, l'onorevole Mattarella, Sottosegretario dei trasporti, si accorse che i Consigli eletti per i dopolavoro erano scaduti ed occorreva rinnovare le sezioni al più presto. Perchè questa fretta? Perchè, con una legge che si può dire anticipò la legge truffa, si ebbe come risultato che i candidati che avevano ottenuto l'85 per cento dei voti furono estromessi, mentre comandavano gli altri, che tra l'altro erano di un colore che piaceva all'Amministrazione delle ferrovie. Dal 1949 ad oggi sono passati cinque anni: da due anni e più i Consigli sono scaduti e decine di circoli sono in mano dei commissari; il dopolavoro viene soffocato giorno per giorno. Perchè non si fanno le elezioni? Allora volevate sostituire gli attivisti che erano di un Partito a voi non simpatico! Ma voi avete sempre l'obbligo di fare le elezioni affinchè i Consigli riscuotano la fiducia di tutti i ferrovieri, perchè solo allora i ferrovieri si stringeranno attorno al loro dopolavoro, come nei primi tempi, mentre oggi si allontanano. La Commissione speciale per il dopolavoro rimane sulla carta: sono quattro anni che non si riunisce, e chi fa tutto è il direttore generale oppure il capo compartimento che appaltano le mense e i locali del dopolavoro, mentre i ferrovieri diventano sempre più estranei ad esse. Però i ferrovieri pagano la quota rivalutata, mentre l'Amministrazione versa ancora il contributo previsto dalla legge del 1925 non rivalutato.

Questa situazione dimostra che voi non cercate la comprensione e la collaborazione dei vostri dipendenti.

Per quanto riguarda poi le spese per i servizi richiamo l'attenzione sul fatto che i magazzini scorta hanno un valore riportato in bilancio per 99 miliardi circa contro gli 88 dell'esercizio 1953-54 e i 75 di quelli precedenti.

Perchè questo aumento delle scorte, questo immobilizzo enorme di materiale? Lo comprenderei solo se ci fosse un ritmo di lavoro tale che assorbisse tutto questo materiale, ma quando noi vediamo che per un progetto si compera del materiale che poi viene abbandonato, perchè se ne compera dell'altro per fare un altro lavoro da un'altra parte — evidentemente per ragioni elettorali — allora comprendo perchè a Bologna giace nei piazzali tutto il materiale che doveva servire per l'elettrificazione della Bologna-Venezia . . .

CORBELLINI. Quella elettrificazione, senatore Porcellini, è in corso!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Fra qualche mese sarà completata fino a Ferrara.

PORCELLINI. Il relatore se la cava molto bene con queste cifre dicendo che gli acquisti vengono compiuti dall'Amministrazione ferroviaria; io credo che sarebbe bene una verifica per vedere se il materiale acquistato è sempre necessario e per impedire che non si ammucchino scorte che assorbono un capitale di 99 miliardi. Per quanto riguarda le spese per la manutenzione debbo ripetere quanto dissi già per lo scorso esercizio, come pure per il rinnovamento del materiale rotabile. I treni operai sono ancora sovraffollati; nel Mezzogiorno vi sono ancora vetture surclassate, e molte volte vediamo quelle vetture anche nel settentrione. Debbo solo farvi un accenno alle condizioni della Sardegna. I ferrovieri della Sardegna mi hanno interessato perchè io parli anche della loro situazione. Il relatore accenna l'impossibilità di accogliere la richiesta per le nuove ferrovie dell'Isola. Nelle dichiarazioni rese all'altro ramo del Parlamento, l'onorevole Mattarella accenna allo sviluppo del programma ferroviario in Sicilia. L'onorevole Ministro afferma che si è giunti alla soluzione di uno dei problemi più importanti riferendosi all'ammodernamento delle ferrovie secondarie della Sardegna. Penso che prima di parlare

di un ammodernamento delle ferrovie secondarie, sarebbe stato bene che il Ministro avesse parlato di un ammodernamento della rete principale Olbia-Sassari-Cagliari, delle Ferrovie dello Stato. Dalla massicciata all'armamento, dai segnali alle stazioni, per non parlare del materiale rotabile, questa linea aspetta da anni un miglioramento che non è venuto. Noi non rimproveriamo quanto si è fatto e si sta facendo in Sicilia e vogliamo credere che sia il frutto di un ravvedimento del Governo nei confronti del Mezzogiorno e non di una cambiale elettorale. Neppure rimproveriamo alla Cassa del Mezzogiorno quanto ha fatto e farà per la linea Battipaglia-Reggio. Solo dobbiamo mettere in rilievo che della Sardegna non si fa alcun cenno, nemmeno in prospettiva. Bisognerebbe proprio che i maggiori del Ministero dei trasporti e della Cassa del Mezzogiorno fossero obbligati a far un viaggio ogni 15 giorni sulla Olbia-Cagliari. Forse allora leggeremmo qualche cosa sul futuro di questa linea. Per il momento c'è l'ammodernamento delle ferrovie secondarie. Di che si tratta in sostanza? Di un ridimensionamento della rete, col miglioramento del servizio per alcuni tratti, a spese dello Stato, lasciando inalterate le strutture attuali. Ma il problema di fondo era e resta quello di riscattare allo Stato la rete ferroviaria sarda, perchè non è ammissibile che una Regione come quella sarda, suscettibile di un poderoso sviluppo economico, abbia i due terzi della rete ferroviaria nelle mani di società private. Come si può tranquillamente affermare la buona disposizione delle società concessionarie quando si constata la situazione attuale con gli anacronistici trenini — sono parole del Ministro — trainati da locomotive che risalgono in gran parte al 1888? Diteci un po' se questi stessi concessionari, oggi in fregola di buone disposizioni, malgrado i sussidi, abbiano mai pensato ad altro che ai propri utili?

Ma a parte questo vi è il secondo problema di fondo, che è rimasto insoluto. Come si sono spesi e si spenderanno questi miliardi? Voi dite: per rinnovare. Bisognerebbe intenderci sul termine. A me risulta che le esigenze della rete sarda non consistono solo nella sostituzione delle rotaie leggere con altri tipi di armamento. Se si vuol pensare al futuro economico dell'Isola, occorre portare allo stesso scartamento tutte le linee riconosciute insostituibili.

Badate bene che non lo dico io solo. Voglio prendere a testo le conclusioni del convegno dei trasporti, proposto dal Sindacato ferrovieri italiani, e della Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, rassegnato al Ministro dei lavori pubblici il 30 marzo 1952. Della Commissione presieduta dall'ingegner Visentin hanno fatto parte ben tredici direttori delle Ferrovie dello Stato, l'ingegnere Marina, il professor Scheranni ed altri. Nella relazione fatta al Presidente si legge testualmente: « In particolare per la Sicilia e la Sardegna fu chiesta ed ottenuta la cordiale e fattiva collaborazione degli organi di Governo e della Regione ».

Onorevole Ministro dei trasporti, mi spieghi perchè la Commissione cui ella fa cenno ha approvato sei miliardi di contributo ignorando le conclusioni di quella Commissione, secondo me, qualificata. Se i soldi si debbono spendere credo che bisogna spenderli bene e non sei miliardi ma molto di più per la sistemazione definitiva delle ferrovie sarde e non per salvare le società che sono condannate da tutto il popolo di Sardegna.

Ed ora vorrei intrattenerla, onorevole Ministro, sulle case per i ferrovieri. È un problema molto importante che deve essere risolto. Tutte le grandi industrie che si rispettano, tutte le grandi società hanno sempre pensato ai loro dipendenti, hanno cercato di risolvere il problema della casa che è il primo problema per ogni famiglia italiana. Ora l'Amministrazione ferroviaria ha fatto poco. Io non dico che non ha fatto nulla ma affermo che ha fatto poco e bisogna che in questo campo cerchi di aumentare gli stanziamenti in modo di dare una casa a tutti i dipendenti ferroviari. Questo nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria che non sa come trasferire un agente indispensabile in determinate località perchè non ha la casa. Comprendo le necessità dell'Amministrazione ferroviaria ma credo che bisognerebbe pensare anche a chi viene buttato sul lastrico. Il suo collega onorevole Guardasigilli ha dato disposizioni perchè gli sfratti siano bloccati per due anni. Credo che non si possa infierire contro i pensionati che stanno nelle case dell'Am-

ministrazione ferroviaria e che non hanno trovato un altro alloggio perchè gli alloggi liberi costano l'intera pensione ed anche di più. Questi agenti che hanno dato tutta la loro vita all'Amministrazione ferroviaria ad un certo momento dovrebbero essere messi fuori come cani rognosi per far posto ad altri. Bisogna pensare a questi pensionati che hanno il terrore dello sfratto e molte volte sono state date disposizioni drastiche perchè fossero buttati in mezzo alla strada con le loro masserizie. Non è il primo caso e non sarà il solo di pensionati che, amareggiati da questa cattiva azione che l'Amministrazione fa nei loro riguardi, si sono tolti la vita per la disperazione. L'abbiamo letto sui giornali. Quindi bisogna aumentare gli stanziamenti per dare le case ai ferrovieri e, se momentaneamente non è possibile avere subito quello che è necessario per questi pensionati ferrovieri, almeno lei disponga che gli sfratti siano rimandati, si accordi con le autorità locali, cerchi di avere molte volte anche la collaborazione dei sindaci per la sistemazione di questi pensionati e così lei avrà ben meritato anche da questa disgraziata categoria.

Oggi mi è giunta una notizia dalla città della quale sono sindaco e voglio parlarvene. Sono sei anni che io come sindaco di Fidenza insisto sulla necessità di un sottopassaggio in stazione. Lei sa quale città è Fidenza e che traffico vi sia; ora mi informano che quattro bambini appartenenti ad una colonia, se non era per il coraggioso atto di un agente della polizia ferroviaria, sarebbero stati travolti dal treno che passava senza fermarsi alla stazione di Fidenza. Ci sono stati dei morti altre volte, non è una spesa eccessiva; quindi raccomando di esaminare questo problema che è stato già studiato dal capo compartimento il quale lo ha messo come uno dei lavori più urgenti del compartimento di Bologna. Non si aspettino nuove vittime, perchè non avremmo la coscienza a posto. Come sindaco mi propongo di comunicare il nome di quell'agente che ha così bene meritato e che sarà proposto per una ricompensa al valore civile.

E prima di concludere, onorevole Presidente, vorrei permettermi di fare una raccomandazione all'onorevole Ministro. Pochi giorni fa, forte del numero, la maggioranza approvò la legge delega, senza accettare nessun emendamento proposto dall'opposizione. Come il collega Massini io pure fui colpito dalla iniqua feroce disposizione di sfollamento del 1923; dalla legge delega di allora furono colpiti e calpestati diritti acquisiti, furono gettati sul lastrico 54 mila ferrovieri, rei solo di essere uomini di carattere che non accettavano imposizioni, agenti qualificati ottimi furono licenziati per scarso rendimento, ma alla fine il fascismo fu travolto per tutti gli innumerevoli misfatti commessi. Onorevole Ministro, se la Camera dovesse malauguratamente approvare la legge delega, non vi prenda la tentazione di usarla a scopo reazionario, fareste la stessa fine dei fascisti.

Noi che non siamo della teoria del « tanto peggio tanto meglio », speriamo che voi comprendiate che contro il lavoro non si può andare, che indietro non si torna, e verso un avvenire di sincera collaborazione e concordia vanno tutti i nostri sforzi per le fortune della nostra Italia e di tutti i suoi figli. (*Molti applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la sempre crescente, anche se in verità confortante, congestione di traffico, che si verifica specialmente in determinati periodi dell'anno sulla grande linea ferroviaria tirrena Reggio-Napoli-Roma-Bologna, la quale, a malgrado di tutti gli ammirevoli sforzi che può fare la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, non sarà mai in grado di sopperire alle crescenti necessità del traffico, sia di viaggiatori, sia di merci; considerate, per contro, le grandissime e ben note possibilità offerte dalla grande linea parallela Reggio-Bari-Bologna, il cui chilometraggio virtuale è più favorevole, e di cui sono in corso il potenziamento e la parziale elettrificazione;

invita il Governo: da un lato, a realizzare d'urgenza fra le due grandi ferrovie longitudinali, che da Reggio raggiungono entrambe

Bologna, un anello di circolazione rotatoria (anello di scorrimento), che, particolarmente quando saranno potenziate, raddoppiate ed elettrificate le dette due grandi linee litoranee, verrà ad assorbire qualunque aumento di traffico e ad avvicinare fortemente e a collegare intimamente il Sud al Nord d'Italia e d'Europa con enorme vantaggio per lo sviluppo della economia italiana tutta; e, dall'altro, qualora fosse ritenuto veramente necessario e fosse deciso di affrontare il grave problema dell'attraversamento dello Stretto, a volere consentire e richiedere, che si facciano soltanto opere definitive, sicure, non aleatorie e spettacolari, e soprattutto opere durature e capaci, senza limiti di tempo, di spazio e di condizioni, di affrontare i secoli ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di parlare.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, nell'illustrare brevemente il mio ordine del giorno tratterò di tre problemi di interesse veramente generale e di carattere tanto obiettivamente tecnico da potere essere su di tali argomenti, e me lo auguro fermamente, tutti e cioè senza esclusioni di settori, almeno una volta tanto, concordi.

Anzitutto io sono per il mantenimento di tutte le conquiste fatte da quella, che ho sempre chiamata la quanto mai feconda e grandiosa rivoluzione dei trasporti e che si compì, ripeto, un secolo fa, con la creazione veramente geniale e quindi quasi divina dei motori delle diverse specie e con le applicazioni molteplici e pressochè infinite di essi alla trazione sulla terra, sui mari, nei cieli!..

In verità è quasi di moda parlare di ferrovie minori, secondarie, poco attive e quindi da eliminare, anche perchè per tal modo si ridurrebbe di molti miliardi il *deficit* del bilancio del benemerito Ministero dei trasporti. Tale forse è anche il pensiero del valoroso e caro relatore, onorevole Buizza, del quale ammiro sinceramente la bella ed interessante relazione, che accompagna il presente bilancio in esame, ma del quale non condivido affatto l'opinione in proposito.

Secondo me, onorevoli senatori, i mezzi di comunicazione si sommano e non si elidono, e quindi possono coesistere, purchè sapientemente governati; il che è evidente.

D'altro canto le ferrovie, al pari delle navi, al pari degli aerei, delle teleferiche, ecc., rappresentano — e su questo mi permetto di richiamare l'attenzione anche dell'onorevole relatore — mezzi immediati di comunicazione, mentre le strade rappresentano un mezzo mediato, che appunto perciò richiede e presuppone il veicolo. Molta differenza vi è quindi fra i due mezzi suaccennati! Mancando il veicolo, evidentemente non c'è che da procedere, da camminare a piedi, affidandosi alle proprie gambe, con l'augurio che siano abbastanza salde!

Ora, immaginate, onorevoli senatori — senza voler fare della demagogia a buon mercato, perchè non è mia abitudine farla in nessun campo e tanto meno in questo ferroviario — quanto debba essere triste (onorevole Ministro, lei che è rappresentante valoroso di una grande Isola, che ha tante ferrovie secondarie, può comprenderlo più e meglio di molti altri), per una zona lontana o peggio montana, per un comune sperduto, che dopo tanti anni di attesa e di insistenze è riuscito a ottenere, a strappare un collegamento ferroviario col mondo civile, che ha utilizzato quel necessario servizio per anni, che ha veduto per anni, con puntualità sia pure relativa, arrivare e partire i convogli ferroviari, assistere poi, in un giorno veramente brutto, alla sospensione e alla soppressione dei servizi e quindi all'opera di demolizione delle rotaie, che, se divelte, portano la morte là dove proprio esse avevano portato la vita. Ora tutto ciò è dolorosissimo, evidentemente, ed è da evitare, giacchè indietro non si torna e non si deve tornare e giacchè le conquiste della civiltà devono essere durature e definitive.

Si trasformino le linee secondarie magari in tramvie, si studino e si pratichino tutti gli accorgimenti che la tecnica e la scienza moderna progreditissime consigliano, si completino quei tronchi che, per essere dei tronconi staccati e mancandone i collegamenti, forse mettono le linee in condizioni di dovere essere passive; ma, per carità, non si sopprimano servizi, che farebbero regredire di almeno mezzo secolo le zone interessate. Lasciamo che quest'opera

di involuzione e di regresso la facciano i britannici nelle zone libiche, nelle quali, per il momento, purtroppo, si sono installati da usurpatori, ma evitiamo di farle noi, perchè, salvo casi rarissimi, è questo un esempio che non va imitato per nessuna ragione! Sarebbe come interrare un porto, sarebbe come distruggere una strada, sarebbe come abbattere un edificio senza la volontà di costruirlo nuovo. Sono tutte distruzioni di ricchezza dannose, quanto dolorose!...

Passando al secondo argomento, che costituisce la prima parte del mio ordine del giorno, mi rifaccio — senza affatto ripeterlo e tanto meno ripetermi — a quanto ebbi a dire in questa solenne Assemblea il 29 settembre del 1953 circa la utilizzazione sempre maggiore e migliore della grande linea jonico-adriatica, che io sostengo, e con me tutti gli esperti dell'ambiente ferroviario, con calabrese tenacia e passione da ben ventotto anni, onorevole Ministro.

In sostanza, sono due e due sole in Italia le più grandi, lunghe e importanti linee ferroviarie esistenti. La litoranea jonico-adriatica, e la litoranea tirrena; entrambe partono da Bologna e si ricongiungono a Reggio per diversa via. Quali le differenze, onorevoli senatori, tra queste due linee, che sono le principali linee italiane? L'una è pianeggiante per tutto il percorso ed ha perciò un profilo altimetrico costante; l'altra, essendo linea di montagna, pur trovandosi quasi sempre in contatto del mare e sul mare, ha un profilo altimetrico quanto mai accidentato. Perchè tale differenza? Per il fatto fondamentale, obiettivo che la catena appenninica gravita tutta sul litorale tirreno e non sul litorale jonico-adriatico: fatto quanto mai obiettivo, di origine e natura geologica, e perciò non suscettibile di modificazione alcuna. Da ciò deriva un chilometraggio virtuale nettamente più favorevole per la jonico-adriatica e meno favorevole per la tirrena: su questo punto non c'è e non ci può essere discussione, non essendo materia opinabile. *Ex numeris veritas!* Come m'insegna l'illustre Presidente Corbellini, è il chilometraggio virtuale quello che conta, ed io non posso paragonare due entità eterogenee, come sono due strade di differente profilo altimetrico, ma per fare questo e cioè per compararle debbo renderle omogenee, e quindi riferirle al piano tutte e due. Da ciò deriva, altresì, un costo di trasporto molto minore sulla prima che non sulla seconda, donde deriva infine non solamente l'opportunità, ma la convenienza e addirittura la urgente necessità di utilizzare la prima linea, sempre maggiormente considerandola come un secondo binario a servizio del primo, finchè saranno quelle linee a semplice binario, e come il terzo e il quarto binario a servizio del primo e del secondo, quando — come ci auguriamo fermamente — entrambe le linee saranno potenziate al massimo, raddoppiate ed elettrificate!

Si badi, inoltre, che mentre il raddoppiamento della tirrenica costa intorno ad un miliardo in media al chilometro, il raddoppiamento della jonico-adriatica costa intorno a un quarto di miliardo al chilometro in media. Per contro mentre sulla prima un locomotore porta circa 800 tonnellate...

CORBELLINI. Ci saranno i nuovi locomotori che porteranno 1.300 tonnellate.

BARBARO... sulla seconda lo stesso locomotore ne porterebbe 2.000.

CORBELLINI. Forse 1.500, non 2.000 tonnellate.

BARBARO. Perlomeno quindi, comunque, si riduce alla metà la spesa.

Ora, l'onorevole Corbellini — mi riferisco proprio al nostro illustre e amato Presidente della Commissione — con la sua eccezionale ed universalmente nota competenza di grande ingegnere ferroviario di fama non solo italiana ed europea, ma credo anche mondiale, in appoggio, per la ferrea logica delle cose e dei fatti, alla nostra vecchia, quanto saggia e in verità molto studiata tesi, ha lanciato un'idea veramente degna di lui, veramente geniale: quella dell'anello di circolazione ferroviaria, che sarebbe poi di circolazione rotatoria, di una specie cioè di anello di scorrimento, (simile a quello introdotto a Roma per gli autoveicoli), che partendo da Bologna per Bari, Reggio, Napoli e Roma, tornasse a Bologna, e che evidentemente, come dico nell'ordine del

giorno, quando saranno potenziate al massimo, raddoppiate e elettrificate tutte le linee dell'anello, varrà a rapidamente, intimamente e definitivamente collegare il sud al nord d'Italia e d'Europa, con enorme e quasi non facilmente prevedibile e valutabile vantaggio per l'intera economia italiana!

E badate che questo programma non consiste affatto in nuove costruzioni ferroviarie ma soltanto nella migliore, più intelligente e saggia utilizzazione e nella più sapiente valorizzazione delle due ferrovie, che sono in atto esistenti e che si trovano in pieno esercizio. In questo caso e a questo punto non è più questione di volere o di non volere, ma di dover accogliere in pieno il programma che noi abbiamo avuto l'onore di formulare, perchè altrimenti per l'aumento sempre crescente delle merci da trasportare, specialmente delle derrate e altresì dei viaggiatori, non si potrà assolutamente garantire il traffico, che si prevede possa aggirarsi anche presto intorno ai 5.000 carri ferroviari giornalieri, e quindi intorno a circa 120 treni al giorno. D'altronda il Ministero, pur recalcitrando un po', ha già avviato i lavori di elettrificazione fino a Bari ed a Lecce e quelli di potenziamento da Taranto a Reggio, mentre ha dichiarato, se non erro, anzi ha fatto dichiarare attraverso l'autorità del Ministro onorevole Campilli, che presiede alla Cassa del Mezzogiorno, che l'elettrificazione sarà spinta fino a Reggio: *hoc est in votis!* E allora con un altro passo in avanti si potrà affrontare gradualmente il problema del raddoppiamento del binario, che farà riscontro all'altro della costa tirrenica, di cui, ogni volta vi abbiamo l'occasione di passare, apprezziamo l'imponenza e il progrediente stato di avanzamento dei lavori. E per concludere su questo fondamentale argomento prego di considerare attentamente, onorevoli colleghi, il fatto che nelle zone di transito, come sono le nostre e come sono molte altre, i problemi ferroviari, al pari dei problemi stradali, non sono in funzione tanto del nostro interesse e del nostro bisogno, non soltanto, in sostanza, in funzione dell'interesse delle zone di transito quanto degli interessi e dei bisogni di tutti e particolarmente, nel caso nostro, della grande e bellissima, paradisiaca isola di Sicilia, la quale è almeno quanto noi fortemente interessata ad essere servita non da una linea sola, difficile quanto è la tirrenica, ma da ben due grandi linee entrambe ugualmente potenziate, ugualmente raddoppiate, ugualmente elettrificate!

Passando all'ultima parte dell'ordine del giorno, che concerne l'attraversamento dello Stretto di Messina, ricordo di avere intrattenuto il Senato su questo argomento pure nella seduta del 29 settembre 1953. Ora poichè mi pare che i tempi stringano su questo problema e che si cerchi di affrontare subito l'affascinante quanto grave problema, io, che sento al pari di tutti voi l'infinita delicatezza e la grande importanza del mandato politico, e che ho l'orgoglio di appartenere ad una famiglia, oltre che di giuristi, di valorosi ingegneri, e che sono imbevuto d'ingegneria e sono molto vicino anche per una parte dei mie studi a questo meraviglioso settore dello studio umano, che è di origine italiana, come il diritto, a scanso di responsabilità, ritengo mio preciso dovere fare alcune precisazioni a complemento e in aggiunta a quelle fatte in precedenza al Senato, oltre che a Messina, nel palazzo della esposizione, dove venne convocata una apposita conferenza alla fine di agosto del 1953, e precisamente il 23 o il 24 agosto dello scorso anno. Ponte o galleria? Domandai allora. Ponte o galleria? Domando ancora oggi, ma con maggior perplessità di prima, e per le seguenti, precise ragioni, che ho valutate attentamente, e che chiedo siano attentamente valutate anche dagli altri.

In primo luogo. Agli effetti bellici il ponte, a differenza della galleria, è pericolosissimo, perchè si presta a qualsiasi, facile sabotaggio, e, Dio non voglia, perchè richiamerebbe la prima bomba atomica su quelle provate, quanto ridenti e paradisiache zone! In secondo luogo agli effetti sismici, a differenza delle gallerie ottimamente collaudate sotto questo riguardo, difficilmente il ponte resisterebbe anche a sollecitazioni di non eccessiva intensità proprio per il fatto che i piloni oscillerebbero su onde sismiche diverse, determinando inevitabili lesioni nel sistema rigido del ponte vero e proprio. In terzo luogo il costo sarebbe di molto maggiore. In quarto luogo la velocità dei convogli sarebbe di molto minore. In quinto luogo l'altezza non potrebbe essere inferiore ai cento

metri, giacchè tutto il naviglio più grande del mondo è passato nei secoli per lo stretto e nei secoli dovrà poter passare per lo stretto! Qualunque limitazione, onorevoli senatori, sarebbe veramente rovinosa, come dannoso potrebbe anche essere lo stesso elettrodotto, che è in via di costruzione, e che porrebbe un limite all'altezza delle navi. L'elettrodotto però forma una catenaria tale da consentire ai lati forse qualunque transito navale. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Raccolgo volentieri l'interruzione dell'illustre Presidente della Commissione per dire che non possiamo porre limiti all'altezza delle navi. Basti ricordare, che ci sono stati in passato non dico transatlantici, o navi portaerei, ma addirittura velieri con alberatura di 70 metri, e che domani ci potranno essere piroscafi atomici con stazza anche di 100 mila tonnellate. Quindi qualunque limite al disotto dei cento metri sarebbe un impedimento molto dannoso per la navigazione nello Stretto, che è stato sempre e deve poter essere sempre centro di tutta la navigazione mondiale. In sesto luogo, le sollecitazioni aerodinamiche, considerati i venti particolarmente intensi della zona. In settimo luogo, la difficoltà, che per la navigazione possono costituire i piloni, che si dovrebbero costruire in un punto di fortissime correnti, quale è quello tra le leggendarie ed insidiose Scilla e Cariddi.

In proposito vorrei citare quanto scrive un marinaio particolarmente esperto, il comandante dottor Vito Orlando, che afferma: « il ponte sorgerebbe in una zona di mare tormentatissima dalle correnti, vorticose in superficie e turbolente in profondità; il vento raggiungerebbe sul ponte un massimo dell'accelerazione; non è lontana la notte, in cui due navi di grosso tonnellaggio, una petroliera e una da carico, ebbero a cozzarsi in modo tremendo in quella zona per effetto di due opposte correnti; il comandante di una nave di grosso tonnellaggio, che proceda a velocità di venti miglia orarie, distante in un determinato momento 1.500 metri da uno dei due piloni, avrebbe, in caso di deviamento della rotta, a causa delle correnti, due minuti e mezzo per evitare i piloni ». Lo stesso Orlando dice che agli inizi della sua carriera, quando navigava con un esperto comandante genovese, costui, date le difficoltà dello stretto, preferiva, venendo dal levante, passare dal canale di Sicilia. Ora sostengono tutti quanti i competenti, che, quando ci fossero altri ostacoli alla navigazione, cioè quelli costituiti dai piloni, la navigazione risulterebbe addirittura impossibile.

Nel mio accenno fatto l'altra volta, ricordavo un'altra questione, quella dei raccordi. Mi pare doveroso rileggere quelle poche parole, che dissi allora: « Comunque, sia esso ponte o galleria, è necessario raccordare, (e i raccordi si badi bene non possono essere, per ovvie ragioni di pendenza, se non di dodici chilometri almeno da una parte e dall'altra), è necessario raccordare tale grande opera — che sarebbe la più grande o fra le più grandi opere dell'ingegneria moderna — con i parchi ferroviari attrezzatissimi di Reggio, che è d'altronde sede di compartimento ferroviario, e di Messina, altrimenti si danneggerebbero tali due centri e si sconvolgerebbe tutto l'equilibrio delle quattro linee interessate, e cioè la Settentrionale Sicula, la Orientale Sicula, la Tirrenica e la Jonica-Adriatica, che per le ragioni fin qui dette, è, di tutte e quattro, la più importante a tutti i fini e sotto tutti gli aspetti! ».

E ciò, onorevoli senatori, e vado alla conclusione, senza dire della grandissima importanza e della delicatezza strategica della zona, dalla quale, volendo e potendo, come dimostra la storia, si può quasi dominare il Mediterraneo. E senza dire, che ormai con i mezzi aerei, o marittimi, elicotteri, aeroplani, idroscivolanti, battelli a pattini, ecc., la zona può essere attraversata in tre o quattro minuti, il che rende di minore interesse e un po' superati altri programmi.

Io sono per carattere e per volontà portato all'ottimismo, ma in questo caso non so essere affatto ottimista, e in verità sono molto perplesso. Altri studiosi ai quali guardo con rispetto — anche se non sono italiani e sono per esempio, come in questo caso, americani — hanno un'altra visione dei nostri bisogni e dei nostri problemi. Se, per deprecabile e malaugurata ipotesi, non si transita per lo Stretto, il danno è, onorevoli senatori, nostro e solamente nostro!... Gli altri potrebbero anche proporre grattacieli o autostrade

o ferrovie aeree in zone archeologiche come Roma, oppure in zone artistiche come Venezia, come Firenze: io osservo, che non si devono accettare questi piani a occhi chiusi, supinamente, senza discussione e senza critica. Sarebbe questo atteggiamento passivo dannoso e gravissimo per noi. Io sono un esaltatore dei grattacieli, purchè a tempo ed a luogo, i quali fra l'altro nel loro complesso come avviene a New York, dove ho avuto il piacere di soggiornare abbastanza a lungo, possono nell'insieme costituire una linea di bellezza artistica veramente interessante. Potrei anche ammettere, come pensava e proponeva il mio compianto fratello, ingegner Antonio Barbaro, che si facessero dei grattacieli nelle città collinari come Napoli, Trieste e Genova, ecc., raccordandoli alle colline. Sarebbero questi grandiosi, imponenti edifici capaci di risucchiare e assorbire tutti gli uffici pubblici, e con uno o due grattacieli si potrebbe forse risolvere nei rispettivi centri la crisi edilizia relativa. Ma non posso ammettere, che un'opera di concezione americana e quindi *piuttosto spettacolare* possa essere fatta senza il nostro debito controllo e senza la nostra preventiva approvazione. Se si dovesse scegliere, a parer mio, fra ponte e galleria, non avrei difficoltà a scegliere senz'altro la galleria, e ciò non per una ragione di nostalgia per il ventennio, perchè, come sapete e come potrebbero confermare gli onorevoli senatori Romano e Crollalanza qui presenti, la galleria fu allora attentamente e forse compiutamente studiata, tanto che i geologi erano rimasti sei mesi nella zona, e tanto che qualcuno nella polemica politica succeduta e seguìta al 25 luglio 1943, rimproverava a Mussolini perfino di aver tentato e osato... (pare quasi incredibile!) di togliere la caratteristica di isola alla Sicilia. È straordinaria la rapidità, con cui cambiamo i giudizi nella storia!... Ma la galleria, meglio che il ponte, mi pare che corrisponda di più alle possibilità costruttive ed alle caratteristiche di una grande opera, che deve soprattutto essere duratura, se non addirittura eterna. Comunque, quando si deve affrontare una grande, storica opera, come è senza dubbio questa, riguardante l'attraversamento dello Stretto, bisogna molto ponderare, calcolare, vagliare tutti i *pro* e i *contra*, e solamente dopo un simile attentissimo esame, decidere in conseguenza!...

Noi, onorevoli senatori, al pari di tutti voi, al pari di tutti gli italiani, siamo per le grandi opere, come siamo per le grandi, feconde leggi, ma tanto le leggi quanto le opere devono essere fatte quasi *sub specie aeternitatis*, altrimenti non sono degne della gloriosa e luminosa tradizione di Roma, la quale, ripeto, è e deve essere sempre fisa nell'eterno, e alla quale sempre maggiormente dobbiamo ispirarci, se vogliamo legiferare e costruire non solo per noi, ma per quelli che verranno, e cioè per l'Italia dell'avvenire! (*Applausi dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tartufoli, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati, l'ultimo dei quali reca anche la firma del senatore Cadorna.

Se ne dia lettura.

CARMAGNOLA, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la insostenibile situazione in cui verrebbe a trovarsi la linea ferroviaria dell'Adriatico da Ancona a Pescara, il giorno in cui, elettrificato il tratto da Foggia a Pescara stessa, restasse, col vecchio armamento a trazione con carbone, il percorso appunto sopra cennato;

invita il Ministro dei trasporti a dare la necessaria precedenza alla continuazione della elettrificazione da Ancona a Pescara, non appena si rendano disponibili fondi da destinare a tali trasformazioni. Le esigenze di un traffico in costante aumento, la razionalità dell'opera di cui trattasi, l'assurdo di ogni soluzione diversa debbono porre l'Amministrazione delle ferrovie nelle condizioni di sentire fortemente questo problema per dare ad esso la più rapida delle soluzioni ».

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti ad emanare al più presto possibile le norme di applicazione previste dall'articolo 107 del Codice della strada in materia di riconoscimento e funzionalità delle " autoscuole-guida " che costituiscono valido ausilio ad un tecnicismo sempre più appropriato di chi deve apprendere l'arte di guidare una macchina senza eccessivi rischi propri ed altrui.

« Infatti tali organismi debbono essere espressione organica e funzionale di un sistema inteso alla più valida collaborazione per la diminuzione degli infortuni in materia stradale che sempre più minacciosamente insidiano lo sviluppo della motorizzazione in Italia.

« Il Senato auspica che la applicazione delle norme stesse opportunamente temperate — specie nei confronti delle " autoscuole-guida " che abbiano dato prova di attività operosa e tecnicamente idonea — abbia modo di essere autorevolmente affiancata dalla associazione, che su piano nazionale è già in atto, delle autoscuole operanti, per attuare tutto un indirizzo di sempre maggiore e più pensosa responsabilità nel campo della motorizzazione civile nel nostro Paese ».

« Il Senato considera con particolare preoccupazione la situazione di fatto dei trasporti ferroviari per le masse operaie, ovunque l'accentramento di complessi industriali notevoli determina l'afflusso giornaliero anche da paesi lontani delle relative maestranze.

« Infatti è noto come i treni adibiti a tali compiti, oltre che essere costituiti in genere da vetture tutt'altro che appropriate e confortevoli, hanno percorrenze lentissime, sì che ingenti masse di lavoratori debbono sacrificare lungo tempo ad un defatigante viaggio giornaliero per raggiungere il proprio posto di impiego e ritornarne.

« Ogni sforzo che al riguardo venga compiuto, sia per accelerare i trasporti, sia per ammodernare le attrezzature, sarà opera preziosa per i riflessi sociali di tale aggiornamento, eliminando motivi di grave malcontento e di non infrequenti ragioni di disordine e dando alle masse operaie interessate la testimonianza fraterna di una doverosa sollecitudine consapevole ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tartufoli.

TARTUFOLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, devo chiedere venia se mi presento con una inflazione di ordini del giorno, ma i cattivi esempi hanno sempre seguito... e ieri ne abbiamo avuti numerosi in questa Assemblea; cercherò di essere peraltro in proporzione inversa degli ordini del giorno, e quindi molto breve, tanto più che parlo ad un Ministro consapevole e cognito di questi problemi, poichè il Ministro attuale fu anche Sottosegretario dello stesso Ministero dei trasporti dalla liberazione in poi.

Questo mio intervento avrebbe meritato di approfondire in maniera più concreta i termini del bilancio stesso e particolarmente la brillante relazione che ci ha esibita il nostro collega Buizza, il quale non ha lesinato precisazioni autorevoli, fra l'altro arricchendo la sua esposizione di diagrammi, interessante espressione della sua preparazione tecnica. Vengo al tema del mio discorso che è enunciato nei tre ordini del giorno che ho già presentato.

Il primo ordine del giorno è la vecchia storia che il Ministro Mattarella conosce, quando si è affrontato il problema della elettrificazione della Adriatica e per Adriatica intendo quella Milano-Bologna-Ancona-Pescara che finisce a Lecce, quando si è parlato di questo problema si è ritenuto che esso dovesse procedere con la logica delle cose, cioè fatta l'elettrificazione della Bologna-Ancona si è sperato che si sarebbe proseguito con la elettrificazione della Ancona-Lecce. Un bel giorno abbiamo visto peraltro arrestare l'opera di elettrificazione che aveva avuto inizio dal Nord, ad Ancona, e poi in funzione benefica dei provvedimenti a favore del Mezzogiorno e nell'àmbito di finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno abbiamo sentito enunciare la progettata spesa di settanta miliardi anche per la elettrificazione fino a Pescara della linea Adriatica, partendo dal sud; per il che in questo caso si sarebbe limitato il Mezzogiorno a Pescara, mentre doveva arrivare perlomeno, per leggi specifiche e piaccia o non piaccia, in funzione delle leggi votate da questo Parlamento e particolarmente per iniziativa del Senato, fino a San Benedetto del Tronto. Ci siamo invece fermati a Pescara. Lasciamo stare il mio... paesello, perchè allora farei, qui a mia volta quello che tante volte mi turba e mi dà — permettetemelo — fastidio, di sentir parlare cioè con molta tenacia e persistenza, di problemi locali che possono avere dimensioni notevoli in rapporto ai luoghi che ciascuno riguarda ma che non hanno effettivamente o

non dovrebbero avere suggestione e richiamo in una Assemblea come questa. Io accenno al problema... (*Interruzione del senatore Corbellini*). Perdoni, caro Presidente Corbellini, ella è abituato a interrompermi frequentemente nella nostra Commissione, ma lì usa e qualche volta in abbondanza del suo potere di Presidente; qui la devo considerare, per un momento, alla stregua degli altri, e la devo pregare di lasciarmi esporre il mio pensiero senza interruzioni sommesse o manifeste.

Quindi, aggiungerò che effettivamente la cosa mi ha sorpreso, perchè abbiamo compreso tutti il grave problema che si poneva nella sua amministrazione egregia, signor Ministro; in quanto effettivamente bisogna che il problema della Ancona-Pescara e cioè l'elettrificazione di quel tratto, sia risolto con il bilancio ordinario della Amministrazione delle ferrovie e del Ministero dei trasporti. Infatti, ripeto, lo stanziamento di settanta miliardi non consente e prevede che la elettrificazione fino a Pescara.

Ora, non si può certo pensare di elettrificare l'Adriatica lasciando il tratto intermedio con il vecchio sistema a carbone: sarebbe ridicolo arrivare ad Ancona con i treni elettrici moderni per poi da Ancona fino a Pescara tornare alla trazione a carbone, ed a Pescara cambiare ancora riutilizzando la moderna possibilità che l'energia elettrica offre, e che fra l'altro consente economie di esercizio.

Io ho presentato il mio ordine del giorno non perchè avessi dubbio che la memoria del Ministro possa obliare i suoi impegni e le sue dichiarazioni precedenti, ma per dare al Ministro ancora una volta la forza di imporsi anche nell'àmbito dei suoi organi amministrativi — che hanno una funzionalità particolarmente efficace nel suo Ministero — perchè questa esigenza sia soddisfatta al più presto. Il mio ordine del giorno chiede appunto che sia nel pensiero del Ministro la soluzione di questo problema e che abbia la precedenza su qualsiasi altro, perchè saremo certo tutti concordi nel ritenere che la ferrovia Adriatica, che va da Milano fino a Lecce, rappresenta l'unica grande arteria ferroviaria che lavora sulla sponda dell'Adriatico allacciando il Nord al Sud più estremo.

Raccomando quindi al Ministro quest'ordine del giorno, sul quale annuncio fin d'ora che chiederò la votazione da parte del Senato, tanto più che esso non fissa termini assoluti e quindi non blocca la volontà del Ministro al di là di quelle che sono le sue possibilità.

Secondo ordine del giorno. Il mio secondo ordine del giorno riguarda un particolare problema: noi assistiamo, direi, con angoscia giornaliera a tutto quello che si verifica sulle strade d'Italia. Confesso che da vario tempo a questa parte mi sento turbato quando i miei ragazzi, che magari sono in giro per il loro lavoro (ho due ingegneri che lavorano ed usano l'automobile per l'esercizio della loro attività professionale) ritardano rispetto all'orario che era stato previsto, perchè ogni giorno assistiamo a fenomeni pietosi e penosi. Sono decine e decine di vite umane che noi vediamo settimanalmente falciate dal disperato assurdo andazzo con cui si viaggia in Italia; perchè è vero che abbiamo strade modeste tuttora, è vero che non abbiamo una attrezzatura di una adeguata sufficienza al volume del traffico così come si è manifestato, direi, impensatamente in questi ultimi anni, con volumi aumentanti in proporzione geometrica; ma è pur vero che molte volte gli incidenti e i guai derivano dal cattivo uso che si fa del mezzo, dell'accesso di velocità sproporzionato all' abilità del guidatore, la cui insufficiente capacità a rispettare le norme della circolazione stradale è causa di sinistri penosi. Quindi, in questa materia tutto deve confluire a determinare una situazione migliore di quella che oggi subiamo e sopportiamo con tanto affanno e preoccupazione, come prima vi dicevo. Anche io che sono abituato a portare la macchina e che ho l'esperienza di quarant'anni di guida fortunosa non so proprio descrivervi quello che succede nella stessa Roma, per esempio, dove vi sono delle strade molto larghe ma tuttavia ognuno preferisce sfrecciare al centro. Spesso vengo fermato dai vigili perchè io stesso finisco per passare a destra negli ampi spazi disponibili al traffico, e contravvenendo trovo ragione di affermare, che ognuno si preoccupa di ottenere che il traffico si svolga facendo in modo che ciascun veicolo tenga la propria destra. Dico questo tanto per citare una delle molte con-

fusioni che si verificano in materia di circolazione stradale in tutti i paesi della nostra amata Repubblica, per il puntiglio degli spericolati motorizzati e l'indifferenza degli stessi tutori del traffico.

Occorre quindi fare in modo di escogitare ogni mezzo possibile che possa determinare educazione, tecnicismo, e non abuso del mezzo meccanico, nel rispetto delle norme di circolazione stradale: insomma tutti quegli accorgimenti che possano evitare ogni incidente, più o meno grave.

Ritengo che in questo confluire di mezzi e di sforzi per un progresso del saper condurre possa essere svolta opera utile anche dalle « Autoscuole-guida », le quali già avrebbero dovuto essere regolamentate, come prevede, mi pare, l'articolo 107 del Codice stradale, mentre è sempre mancata fino ad oggi tale regolamentazione. Queste « Autoscuole-guida », sono sorte come i singoli hanno voluto e funzionano nel modo che si può constatare, molte volte non certo brillantemente, per cui tutto quello che si può fare per ottenere che queste Autoscuole siano messe sotto una particolare vigilanza degli organi della motorizzazione civile alla periferia e con una regolamentazione specifica che valorizzi nel contempo la loro funzionalità, dando ad essa preparazione e prestigio così come incoraggi l'associazione nazionale di queste autoscuole nella sua opera organizzativa di progresso e sviluppo tecnico, mi sembra che costituiscano validi contributi alla risoluzione del problema di perfezionare la capacità del cittadino motorizzato. Chi apprende a portare la macchina sappia quali sono le norme della circolazione stradale, sappia i suoi doveri, le sue responsabilità, acquisti capacità e conoscenza e conosca gli accorgimenti necessari per evitare che gli incidenti si perpetuino e si espandano; e a ciò le « Autoscuole-guida » siano organi apprezzati e riconosciuti di addestramento.

Non mi dilungo oltre, perchè l'ordine del giorno è molto chiaro. Su di esso mi permetterò di chiedere eventualmente la votazione, non perchè dubiti che il Ministro voglia assecondare i miei desideri; anzi posso affermare che mi risulta che la Direzione generale della Motorizzazione civile ha già predisposto un particolare regolamento al riguardo, che è stato anche discusso con una Commissione di esercenti di autoscuole che io mi sono permesso di accompagnare a suo tempo dall'onorevole Sottosegretario Bovetti, prima, e dall'onorevole Sottosegretario Mannironi, poi.

Per quanto riguarda il mio ultimo ordine del giorno, anche per esso credo possa esserci il consenso pieno ed unanime dell'Assemblea. Infatti mi riferisco ai treni operai, alla loro attrezzatura, al loro dirottaggio, agli orari che essi subiscono: tutte cose che si risolvono in una situazione penosa. L'italiano degno di questo nome deve andare fiero delle sue ferrovie, della rapida ricostruzione che di esse abbiamo saputo fare nonostante tutte le difficoltà e le macerie in cui le abbiamo trovate dopo la guerra; ma è indubbio che siamo rimasti ancora a tempi remoti per quanto riguarda il servizio dei treni per il trasporto delle masse operaie nei centri industriali. Quando un operaio ha lavorato otto ore e noi gliene facciamo perdere altre tre o quattro al giorno, in alcuni casi, per andare e tornare da casa propria, non facciamo altro che esasperare degli individui, che hanno dato tutte le loro energie di lavoro, i loro sforzi ed anche la loro intelligenza nella dura giornata di fatica e che si vedono costretti ad arrivare a casa alle undici o a mezzanotte, per ripartirne poi la mattina all'alba o alle prime ore del giorno annullando ed esasperando la vita famigliare. Dobbiamo fare qualsiasi sforzo per realizzare la possibilità di allacciamento delle masse operaie con i centri industriali in cui lavorano, nel modo più rapido possibile. Io ho difeso in determinati momenti la situazione in cui ci trovavamo e che imponeva di utilizzare anche i carri bestiame per il trasporto del cittadino che doveva servirsi delle ferrovie immediatamente dopo la guerra; ma oggi non possiamo permettere, mentre abbiamo anche delle lussuose vetture che percorrono dal nord al sud l'Italia e che sono anch'esse motivo di orgoglio per noi italiani e di soddisfazione, specialmente per il turismo straniero che porta in Italia valuta pregiata; non possiamo permettere dicevo, di portare avanti certi sistemi ingrati che sono contro il senso di socialità che deve dominare noi nell'esercizio della funzione legislativa ed il Governo nell'esercizio del suo mandato esecutivo.

Questo è il contenuto del mio terzo ordine del giorno che io chiederò ugualmente sia votato dall'Assemblea per sancire ogni impegno davanti al Paese. Ed ho finito, onorevoli colleghi! (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini. Poichè non è presente, parlerà in sede di svolgimento degli ordini del giorno.

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

Se ne dia lettura.

CARMAGNOLA, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che per la legge 2 agosto 1952, n. 1221, devesi procedere al potenziamento delle ferrovie in regime di concessione; che delle ferrovie da ammodernare fa parte la rete ferroviaria del Sud-Est che interessa tutta la penisola Salentina; che sono allo studio del Ministero dei trasporti quattro diverse soluzioni di ammodernamento, con la soppressione di tutte o parte delle linee a sud di Lecce, per essere sostituite con servizi automobilistici;

ritenuto che la soppressione anche di una sola linea di raggruppamento ferroviario del Sud-Est risulterebbe pregiudizievole per l'economia del Salento, in stridente inammissibile contrasto col programma in atto della Cassa del Mezzogiorno e con le necessità urgenti ed assolute di potenziare e perfezionare tutti i sistemi delle comunicazioni ferroviarie Salentine;

invita il Governo a procedere urgentemente all'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est nella loro attuale estensione, abbandonando ogni ipotesi di soppressione di linee che sono d'importanza vitale per il commercio della provincia di Lecce che dall'esportazione dei suoi prodotti trae ragione di vita e di progresso ».

PRESIDENTE. Il senatore Ferrari ha facoltà di parlare.

FERRARI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, forse io sono il meno adatto, anche perchè, non essendo tecnico, non ho competenza specifica per fare gli elogi, come sono stati fatti dagli altri oratori che mi hanno preceduto, al relatore, onorevole Buizza, il quale è stato veramente brillante nella sua esposizione; io mi limito ad osservare ed a considerare un solo punto della sua relazione, cioè quella parte che riguarda la variazione della spesa straordinaria relativa al bilancio in discussione, precisamente il numero 12, ove egli dice: « In relazione all'intensificarsi dell'attuazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è previsto un aumento di 22 milioni di lire nelle spese generali, che rappresentano l'indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali, nonchè al personale estraneo all'Amministrazione. Questa somma è comunque una spesa di personale ».

L'onorevole relatore si è limitato a questa considerazione, ma nessuna osservazione egli ha fatto sull'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che io sottopongo all'approvazione del Senato appare abbastanza chiaro ed evidente. Esso così suona:

« Il Senato, considerato che per la legge 2 agosto 1952, n. 1221, devesi procedere al potenziamento delle ferrovie in regime di concessione; che delle ferrovie da ammodernare fa parte la rete ferroviaria del Sud-Est che interessa tutta la penisola salentina; che sono allo studio del Ministero dei trasporti quattro diverse soluzioni di ammodernamento, con la soppressione di tutte o parte delle linee a sud di Lecce, per essere sostituite con servizi automobilistici;

ritenuto che la soppressione anche di una sola linea di raggruppamento ferroviario del Sud-Est risulterebbe pregiudizievole per l'economia del Salento, in stridente inammissibile contrasto col programma in atto della Cassa del Mezzogiorno e con le necessità urgenti ed assolute di potenziare e perfezionare tutti i sistemi delle comunicazioni ferroviarie salentine;

invita il Governo a procedere urgentemente all'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est nella loro attuale estensione, abbandonando ogni ipotesi di soppressione di linee che sono di importanza vitale per il commercio

della provincia di Lecce che dall'esportazione dei suoi prodotti trae ragione di vita e di progresso ».

Onorevoli colleghi, con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, che va sotto il nome di « legge dell'ammodernamento delle ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione », il Ministero dei trasporti ha dato inizio ad una certa laboriosa attività di trasformazione delle ferrovie secondarie affidate in esercizio ad aziende private.

Ora, uno dei complessi effettivamente importanti attualmente allo studio dell'Ispettorato generale della motorizzazione è proprio quello delle ferrovie Sud-Est, e precisamente quello che serve tutto il Salento, complesso di recente formazione, 1931, precisamente quando furono annesse la Bari-Locorotondo, la Lecce-Maglie-Otranto e la Zollino-Gallipoli alle cessate « Ferrovie salentine ». Se questo unico complesso ferroviario del Salento fu costituito nel 1931, le sue attrezzature risalgono però al 1884 le prime, mentre quelle delle Ferrovie salentine al 1911. La intera rete comunque misura circa 474 chilometri.

I tratti delle ex Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie salentine sono dunque rimasti nello stesso stato in cui si trovavano nell'epoca in cui furono costruiti. Non c'è stato un solo ammodernamento, nè nei binari, o materiale fisso, nè nelle macchine o materiale rotabile.

Una rete così estesa non può essere dimenticata o trascurata dallo Stato. Per la verità la Commissione interministeriale speciale per l'ammodernamento ha proposto quattro soluzioni: la prima di esse prevede il mantenimento in servizio della Bari-Taranto sino a Lecce, con la soppressione di tutte le altre linee a sud di Lecce e con l'estromissione quindi del Capo di Leuca; la seconda soluzione, che è quella a cui siamo favorevoli, prevede il mantenimento della rete attuale; la terza prevede la soppressione delle linee Novoli-Nardò, Casarano-Gallipoli, Casarano-Gagliano del Capo e Maglie-Otranto; l'ultima soluzione è per la soppressione dei tratti Casarano-Gallipoli, Casarano-Gagliano, Gagliano-Maglie e Maglie-Otranto.

Di queste quattro soluzioni tre mirano a smantellare parte della rete a sud di Lecce e non possono essere accettate. Le mie popolazioni le ritengono addirittura inverosimili.

Bisogna invece pensare ad adeguare l'intera rete al crescente progresso della tecnica. In quale modo si penserebbe di sostituire il servizio ferroviario, nell'ipotesi inaccettabile che venisse accolta la tesi dello smantellamento? Si è risposto: a mezzo della strada. Ora allo stato attuale delle cose, benchè gli automezzi rappresentino un sistema moderno di comunicazione, questi non possono sostituire il servizio ferroviario, perchè occorrerebbe anzitutto conformare la stessa rete stradale alla ubicazione dei numerosi paesi della provincia di Lecce e della zona del Capo di Leuca. Bisognerebbe creare una rete rispondente alle esigenze delle singole aziende, degli stabilimenti oleari, degli stabilimenti vinicoli che si trovano, allo stato, lungo i binari ferroviari ed in prossimità delle stazioni. Quindi mi pare che le tre soluzioni vadano senz'altro escluse e la Commissione interministeriale non dovrebbe attardarsi su di esse.

Ora, per comprendere le necessità della provincia di Lecce, è bene che il Senato tenga presenti alcuni dati. Noi abbiamo una produzione di oltre due milioni e mezzo di ettolitri di vino, pari a circa tre milioni e mezzo di tonnellate di uva, di 400 mila quintali di olio, di 720 mila quintali di foraggi, di 36 mila quintali di agrumi, di 80 mila quintali di frutta fresca, di 300 mila quintali di cereali, di 150 mila quintali di tabacco, di 150 mila quintali di patate dirette all'estero e quintali 80 mila per l'interno, di oltre 500 mila quintali di prodotti ortofrutticoli, di 220 mila quintali di fichi, di quintali 25 mila di alcool. Supporre che tutta questa imponente produzione possa trovare possibilità di smercio e di spostamenti su strada ordinaria è assurdo. Dinanzi ad una produzione così imponente non è da pensare che la Commissione interministeriale possa accogliere una delle tre soluzioni, che io senz'altro escludo, ed il Ministro dovrebbe invece affrettare la soluzione che io propongo, cioè quella di cui al numero 2. Solo così si può avere conferma che il Governo tiene presenti le necessità delle nostre popolazioni e non considera il tallone d'Italia una fastidiosa appendice. (*Commenti*).

Mi sia permessa ora una breve divagazione. Vorrei riallacciarmi a quanto ha detto poco fa il collega Tartufoli in merito alla elettrificazione della rete ferroviaria. Tanto a sostegno di un ordine del giorno presentato dal collega lo scorso anno, al quale diedi la mia adesione, che rifletteva la elettrificazione del tratto di linea Ancona-Pescara.

Richiamo l'attenzione sulla necessità di procedere alla sistemazione di detto tratto; nè posso dispensarmi dal prospettare altre necessità, già note d'altronde all'onorevole Ministro.

Da tempo si trascina l'angoscioso problema della sistemazione ed elettrificazione della linea ferroviaria Brindisi-Taranto-Battipaglia-Salerno-Napoli, che dovrebbe essere la via per il diretto allacciamento dei paesi ionico-salentini e lucani con i più importanti centri di Napoli e Roma.

Varie ed insistenti sono state e sono tutt'ora come lo saranno fino a sistemazione avvenuta, le segnalazioni e le preghiere degli organi interessati, come le amministrazioni provinciali di Lecce, Brindisi e Taranto, con le rispettive Camere di commercio.

I motivi addotti rispecchiano interessi prettamente economici, le sempre crescenti necessità di più intensi rapporti commerciali con le provincie della Campania e in special modo con Napoli, che, mentre dovrebbe essere naturalmente il centro economico del Mezzogiorno, vede preclusa la strada onde poter svolgere le molteplici relazioni con le provincie meridionali, con maggiore pregiudizio per gli interessi economici di queste ultime.

A parte queste considerazioni, penso che non sia ancora svanito dalla memoria di tutti il ricordo dell'immane disastro avvenuto nel 1944, allorquando trovarono la morte, nella galleria delle « Armi », oltre 500 persone.

Anche per l'elettrificazione del tratto Bari-Lecce ho rivolto da tempo le più vive premure. Di recente ho ricevuto una lettera dall'onorevole Ministro, che conferma la sua buona disposizione circa la soluzione del problema; ma mi si prospetta la necessità di andare per gradi.

Di tutto questo si è occupata la stampa; vari sono stati i commenti, e non sono mancate le critiche. La fiducia nell'opera del Governo abbandona sempre più le nostre popolazioni e dovunque si nota il malcontento.

Perchè non si dà inizio ai lavori, ripartendoli in vari esercizi, magari realizzando la sistemazione e l'elettrificazione di anche 50 chilometri per esercizio? Per lo meno si vedrebbe in questo lo sforzo e comunque la buona disposizione degli organi di Governo. Questo mi suggeriva di proporre al Governo tale ingegnere Fera, di Bari, che io non conosco nemmeno, dopo aver preso visione dalla stampa della lettera inviatami dall'onorevole Ministro.

CORBELLINI. Lo conosco: è un valoroso funzionario, oggi all'Acquedotto pugliese.

FERRARI. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che non si può favorire la tanto vantata rinascita del Mezzogiorno, se non si affronta il problema economico delle masse meridionali; cosa invero impossibile, se non si promuovono iniziative atte a migliorare i rapporti commerciali ed industriali col resto d'Italia.

Noi siamo fermamente decisi ad uscire da questa stasi, da quell'isolamento che ci ha sempre segregati dalla vita della Nazione, per entrare a far parte degli interessi vivi, fra i quali agli altri è concesso di vivere.

Credo di essermi dilungato nell'esporre questo ordine del giorno, ma ho stimato fosse necessario richiamare l'attenzione del Ministro e fargli presenti le sollecitazioni che provengono da tutte le parti. Così il Consiglio comunale di Maglie fa degli apprezzamenti sulla consistenza delle ferrovie del Salento che definisce « antidiluviane »; anche la Camera di commercio di Lecce nel mese di marzo ultimo scorso, e recentemente si è riunita ed ha esposto la necessità, mettendo in evidenza tutti i requisiti, che si provveda all'ammodernamento delle ferrovie suddette.

In particolare si è fatto presente che una soppressione, sia pure parziale, di linee o di tronchi di linee gestiti dalla Sud-Est avrebbe avuto una seria ripercussione sull'economia delle zone servite, fra le quali rientrano quelle in cui operano i Consorzi di bonifica di Otranto e di Ugento, nonchè quella del Capo di Leuca; che con l'auspicato ammodernamento si conseguirebbe sicuramente un incremento nel traffico, tale da far raggiungere l'equilibrio, tecnico ed economico, dell'esercizio; che è chiaro ed evidente non potere questi tronchi che si

vorrebbe svellere essere sostituiti da servizi automobilistici paralleli con eguale profitto delle popolazioni, dell'industria e del commercio della Provincia.

Non v'è bisogno di un'intelligenza superiore per comprendere tutto questo. È sufficiente un po' di buon senso e di buona volontà.

Ho appreso qualche giorno fa che una parte, sia pure ridotta, verrebbe eliminata. Si è parlato dei tronchi Casarano-Gallipoli e Maglie-Otranto. Ho voluto vedere come effettivamente si trova la situazione del piccolo tronco Casarano-Gallipoli, di 22 chilometri. In 24 ore ho potuto accertare che sono partiti da queste stazioni 900 carri di patate per l'esportazione all'estero. (*Interruzione del relatore senatore Buizza*). Ho parlato di un momento di punta, ed il collega Buizza che è di Brescia lo sa, perchè qualche suo concittadino si è trasferito da noi ed ha fatto i suoi affari! Non bisogna dimenticare, però, che i comuni di Melissano, Racale e Taviano, oltre Casarano capolinea, hanno il loro prodotto principale nell'uva e se hanno esportato patate per circa 900 carri ferroviari, sono in condizioni di far transitare migliaia di ettolitri di vino perchè questa è una delle zone eminentemente vinicole. Ho voluto parlare delle patate come di un prodotto accessorio di quella zona.

La Maglie-Otranto è un tratto di appena diciotto chilometri. Chi ignora che nella zona di Otranto l'Ente riforma sta sconquassando tutti quei terreni, e pensa a divellere i binari di quel tronco che è tanto necessario a quelle popolazioni appunto per l'intensificarsi della produzione? La zona di Otranto, caro Buizza, la devi considerare quasi una landa deserta e solo dietro mie sollecitazioni la Presidenza dell'Ente riforma ha progettato diverse costruzioni. Il Governo è venuto incontro per la costruzione di una colonia marina permanente, per cui vengono spesi circa 200 milioni. E poi si pensa a divellere un tronco di appena 18 chilometri! Onorevoli colleghi, non mi stancherò mai di ripetere che l'Italia non finisce a Bari. Nella provincia di Lecce abbiamo il Consorzio di bonifica di Arneo nel comune di Nardò con oltre 30 mila ettari di cui 12 mila in cui opera l'Ente Riforma; abbiamo il Consorzio di bonifica di Alimini e Fontanelle in agro di Otranto e il Consorzio Mammalie-Rottacapozze e Pali in agro di Ugento che si estende nel feudo di Salve da una parte, e di Taviano, ove si era costituito altro Consorzio, dall'altra; abbiamo infine il Consorzio di bonifica Li Foggi, in agro di Taviano e Gallipoli. Ora, se in una provincia composta di circa settecentomila anime funzionano ben quattro Consorzi oltre all'Ente Riforma nell'Arneo e nell'Otrantino, non comprendo perchè debbano essere divelti i tronchi ferroviari e non debba essere costruito con sollecitudine il tronco Nardò-Avetrana-Taranto, proposto all'Amministrazione ferroviaria come importante arteria di collegamento della provincia Jonica con uno dei maggiori centri di colonizzazione dell'Ente Riforma.

Dopo quanto premesso, avverto il Governo che il Capo di Leuca non tollererà mutilazioni di sorta.

La ferrovia del Capo di Leuca è frutto di sacrifici dei nostri antenati, i quali ad essa legarono il loro nome, e tra questi l'onorevole Alfredo Codacci-Pisanelli e dell'onorevole Antonio De Viti De Mauro, vanto e gloria del Parlamento italiano, i quali vollero suggellare con la loro firma gli atti del capitolato di appalto per la costruzione, nel 1906. È quindi patrimonio sacro, che si ha il dovere di conservare.

Concludo quindi che il tallone d'Italia certamente non sarà schiacciato, nè permetterà che venga schiacciato, ma schiaccerà invece, anche per la sua posizione topografica, chi attenterà ai suoi vitali interessi e chi gli negherà giustizia. (*Applausi dal centro*).

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che da parte dei senatori Fantuzzi, Marchini Camia, Molè, Pallastrelli e Porcellini è stato presentato il seguente disegno di legge:

« Provvedimenti per contributi ed indennizzi alle popolazioni colpite dal nubifragio del 16 giugno 1954 nei comuni della provincia di Parma » (686).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione.

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche io debbo constatare, come quasi tutti gli altri colleghi che mi hanno preceduto, che siamo costretti a riaffacciare gli stessi problemi non risolti, a constatare le stesse lacune, a fare le stesse critiche. Bisognerebbe pur trovarne un motivo, non che questo sia una caratteristica speciale del Ministero dei trasporti, anzi ciò avviene un po' in tutti i Dicasteri. Dobbiamo quindi attribuire tutto ciò al generale immobilismo politico, dobbiamo attribuirlo a un certo interessato immobilismo tecnico, o dobbiamo attribuirlo a tutte e due le cause messe insieme?

Probabilmente questa terza ipotesi è la più vicina alla realtà; comunque non si può disconoscere che tutto questo insistere su queste lacune, fare sempre le stesse proteste, provoca disagio anche a chi è costretto a farle, perchè dà il senso della monotona ripetizione.

L'anno scorso, il bilancio dei Trasporti al Senato, come tutti ricordano, si è svolto negli ultimi giorni di settembre ed il 1° ottobre avemmo il discorso conclusivo dell'onorevole Mattarella. Parlammo, tra le altre cose, della non veritiera impostazione del bilancio. Ne ha accennato anche il collega Cappellini, sono costretto ad insistere anche io. In quella occasione io ebbi l'onore di ricordare che lo stesso Direttore generale delle Ferrovie si era così espresso al riguardo in una pubblicazione ufficiale della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato: « Il disavanzo ferroviario deve considerarsi in prevalenza apparente, poichè alla sua formazione concorrono gravi oneri che in una gestione autonoma dovrebbero gravare su quelle amministrazioni alle quali le Ferrovie dello Stato rendono servizi solo in parte compensati ». E calcolava questo onere su un valore complessivo di circa 50 miliardi all'anno.

È evidente che se solo questa cifra fosse calcolata all'entrata, anche come partita di giro, anche come memoria, nel nostro bilancio, il passivo scomparirebbe o quasi. Sullo stesso argomento ci è un'altra relazione della Direzione generale delle Ferrovie; ma io voglio ricordare ancora un'altra cifra a questo riguardo. Anzi, prima di ricordare questa cifra, debbo ricordare al Senato il pensiero sull'argomento dello stesso onorevole Ministro dei trasporti il quale, nel discorso, come dicevo prima, dell'ottobre 1953 al Senato a chiusura della discussione del bilancio, diceva: « Convengo che esigenze di chiarezza degli aspetti economici vorrebbero che l'impegno corrispondente trovasse preciso ed effettivo riscontro nel bilancio delle Amministrazioni interessate e, per esse, del Tesoro, con apposite indicazioni di voce, affinchè venga resa di pubblica ragione questa non trascurabile partita. Ciò lo esige l'opinione pubblica, che non è portata ad operare discriminazioni, e lo vuole soprattutto il buon nome dell'Amministrazione ferroviaria, benemerita anche in questo sommesso accollo di oneri da poco avvertiti e valutati ».

Più autorevole conferma di questa non si potrebbe desiderare; e nonostante ciò nessuna variazione è venuta, nessun avvicinamento a questa, che io considero indispensabile, nuova impostazione del bilancio delle Ferrovie dello Stato ci è dato notare.

Dicevo che c'è un'altra cifra non indifferente, che ingiustamente va ad appesantire il bilancio ferroviario, ed è il contributo delle pensioni. Ricordo al Senato che per questa cifra, nel 1949-50, il Governo stanziò 250 milioni di contributi fissi per compensare l'eccessiva spesa e la ragione straordinaria di questo aumento delle pensioni, esoneri politici ecc.; cifra che nell'esercizio successivo, in occasione e in conseguenza della svalutazione della moneta, fu portata da 250 milioni a 10 miliardi. Nonostante questo non trascurabile contributo, l'esercizio delle Ferrovie dello Stato ha speso 15 miliardi nel 1950-51 in più, quasi 20 miliardi nel 1951-52 (19 miliardi e 800 milioni), nel 1952-53 35 miliardi meno 10, perchè a questo punto è sopraggiunta una variazione nell'impostazione del bilancio: questi 10 miliardi, anzichè nelle entrate straordinarie, sono state passate — non è vero, onorevole Ministro? — nella parte ordinaria. Quindi non si vedono più le due cifre vicine, cioè i 10 miliardi del Tesoro e il resto dell'Amministrazione, ma è tutto accollato all'Amministra-

zione, apparentemente. Io devo infatti riconoscere onestamente che i 10 miliardi il Governo li continua a versare.

Però, anche se sono rimasti i 10 miliardi, nel 1952-53 per eccesso di pensioni il bilancio è gravato per 25 miliardi, nell'esercizio 1953-1954 per 39 miliardi e nell'esercizio 1954-55 per 38 miliardi e mezzo, i quali, meno i 10, formano sempre 28 miliardi e mezzo.

Ora, comunque si voglia giudicare la questione — il nostro parere è ormai conosciuto: secondo noi è un addebito in più, che dovrebbe essere accollato completamente al Tesoro — anche se si intendesse accollarlo . . .

BUIZZA, *relatore*. C'è un'Azienda autonoma che dovrebbe pensare a questo!

MASSINI. Lasciamo stare tale questione, alla quale verremo in un altro momento. Voi vi ricordate che questa Azienda è autonoma quando vi pare, quando c'è il lato favorevole per voi. Intendevo dire che, comunque, se la Amministrazione dello Stato, con arzigogoli, artifici aritmetici e disquisizioni contabili, volesse accollare tale spesa al bilancio ferroviario, essa non dovrebbe essere accollata all'esercizio, perchè è una spesa in più: la pagherà chi la pagherà, ma non si deve accollare all'esercizio puro e semplice e aggravare ancora il bilancio di questa enorme cifra di 28 miliardi e mezzo, che, uniti ai 50 cui ho accennato prima, fanno 78 miliardi e mezzo di mancate entrate, che coprirebbero a dismisura, ad abbondanza tutto il passivo annuale, e renderebbero anzi il bilancio molto attivo.

Se, nonostante queste nostre insistenze che, come dicevo, stanno diventando monotone, non si cambia niente in questa direzione, nonostante le stesse ammissioni dell'onorevole Ministro, ci deve essere una ragione; e finchè non ce ne dicano una che ci possa soddisfare, noi siamo autorizzati a pensare e a dire che vi sono delle ragioni precise per continuare a screditare la gestione delle Ferrovie dello Stato, dal punto di vista aziendale nel suo complesso, come è stato fatto nel recente convegno del grande turismo che si è tenuto a Rapallo, dove ancora una volta la azienda ferroviaria nel suo insieme è stata presa di mira come un'azienda che inghiotte continuamente i miliardi dell'erario — cosa che pochi minuti fa ho dimostrato non vera — facendo pesare soprattutto sul personale questo passivo dell'azienda, tutte le volte che il personale è costretto a chiedere dei miglioramenti. Io penso e ripeto che questo sistema dovrebbe cessare una buona volta e che il bilancio delle Ferrovie dello Stato dovrebbe rispecchiare la realtà delle cose che, come io ho dimostrato, sono molto diverse da come si enunciano.

BUIZZA, *relatore*. L'ho detto anch'io nella mia relazione.

MASSINI. È vero, però lei dovrebbe unirsi a me per fare pressioni sul Ministro affinchè queste cose abbiano a cessare, perchè non basta più constatarle, occorre ripararle.

E passiamo ad un altro argomento di carattere generale, che per noi è di fondamentale importanza: quello del potenziamento e del miglioramento degli impianti. Gli interessati denigratori dell'azienda statale delle ferrovie, che purtroppo sono parecchi (l'onorevole Menghi si è definito amico dell'automobile: è un'aspirazione molto lodevole, ma bisognerà costituire anche un gruppo di amici della ferrovia, in modo da poter essere alla pari nella difesa delle due istituzioni); gli interessati denigratori, dicevo, delle ferrovie, che le considerano un sistema superato, vedono solo due rimedi per lasciar vivacchiare questa azienda: aumento delle tariffe e compressione del personale. Noi diciamo subito in via generale che questi due rimedi, spinti oltre un certo limite, recano un danno anzichè un vantaggio alla azienda statale. Sulla questione delle tariffe ha parlato particolarmente il collega Porcellini; io tra poco parlerò della compressione del personale. Noi, come amici della ferrovia, consideriamo l'azienda statale in particolare come uno strumento sempre valido ed insostituibile per l'industria, per il commercio, per il progresso del nostro Paese, specialmente per le grandi distanze e i trasporti di massa, sia di persone che di cose. L'azienda — lo riconosciamo volentieri — è uno strumento da aggiornare continuamente, come tutte le aziende di questo mondo, da integrare, da coordinare con le altre forme di trasporto. Se vi

è qualche ramo secco, questo può essere tagliato; ma lo vorremmo tagliare con lo stesso spirito che ha enunciato l'onorevole Mattarella nel suo discorso dell'ottobre scorso, a pagina 15. Noi siamo d'accordo, in questo, con quello che ha detto l'onorevole Ministro, e cioè: « Se è dovere dello Stato provvedere a fornire di comunicazioni località non altrimenti attingibili, si impone l'esame dell'opportunità di lasciare ad altri mezzi di trasporto, esercitati per conto della stessa amministrazione ferroviaria e con le stesse tariffe ferroviarie, il servizio in quelle località dove la soluzione potrebbe esere resa possibile dalla situazione stradale o da un forte *deficit,* accompagnato dalla mancanza o dalla irrilevanza dell'utilizzazione della ferrovia ».

Siamo d'accordo con questo indirizzo dato dal Ministro, che però non è stato osservato. Mi sembra che non certo in questo spirito è stato fatto il recente accordo con l'A.N.A.S. in cui l'azienda stradale si è impegnata a non sostituire con suoi servizi di autotrasporti quei tronchi di ferrovia che dovrebbero essere soppressi e quindi pare che ciò sia in contraddizione con lo stesso pensiero del Ministro. E siccome queste soppressioni bisogna farle dopo un esame concreto della situazione, non bisogna fare frettolosi paragoni, come taluni « amici dell'automobile » fanno, paragonando gli ultimi ritrovati tecnici che riguardano gli autotrasporti con il materiale ferroviario di 50 anni fa; perchè è chiaro che paragone ci può essere solo se si fa un rapporto tra posizioni uguali. Quindi i calcoli vanno fatti a parità di progresso tecnico, il che spesso purtroppo non avviene.

Un altro collega ha qui rammentato che ci sono delle locomotive in servizio che hanno l'età mia o quasi, e quindi sono abbastanza mature anche esse. Bisogna, ripeto, potenziare, migliorare, riformare tutta l'azienda ferroviaria, dal punto di vista della sua struttura amministrativa, che non deve essere nè ministeriale nè burocratica, ma autonoma e con carattere industriale e commerciale.

Desideriamo parlare molto francamente: noi non siamo affatto contrari allo sviluppo delle strade nazionali ed anche delle autostrade. Ben venga la Milano-Napoli! Nessuno se ne rammaricherà, anche se si possa pensare che non sia soltanto un criterio industriale, commerciale e turistico a spingere alla creazione di questa autostrada; ma lasciamo stare, non allarghiamo l'argomento.

Non siamo contrari alle autostrade, ma siamo soprattutto favorevoli a non trascurare l'incremento delle ferrovie. E qui i colleghi che mi hanno preceduto hanno fatto molti esempi concreti dicendo in sostanza che non si tratta tanto di costruire nuove linee ferroviarie, che noi non ci sentiremmo di escludere *a priori,* ma si tratta di potenziare, perfezionare quelle esistenti, sia con la costruzione dei doppi binari, sia con linee di raccordo, sia con l'elettrificazione. Ma non bisogna procedere, come si fa adesso, con il contagoccie; bisogna andare con una celerità pari al bisogno. L'onorevole Mattarella, nel discorso del 1° ottobre 1953 al Senato, dette sui programmi di incremento delle indicazioni: ha parlato di un mutuo, diviso in 4 esercizi, di 160 miliardi: se non erro se ne parla già da 3 o 4 esercizi. Siamo ora alla seconda parte di 40 miliardi. Circa gli altri due stanziamenti l'onorevole Ministro ha detto che verranno realizzati nei prossimi esercizi; desidereremmo sapere se si tratta di quelli immediatamente successivi al bilancio in discussione, oppure a « prossimi esercizi » in forma più lata. Non solo, ma in un'altra parte del suo discorso si dice che questo programma rimane « fermo »: bisognerebbe sapere, anche a questo proposito, se rimarrà « fermo », cioè bloccato, oppure se, rimanendo confermato, camminerà celermente.

Nell'ultimo discorso alla Camera dei deputati, l'onorevole Ministro ha dato le cifre della distribuzione degli stanziamenti dei primi 40 miliardi e dei secondi, sempre in forma piuttosto generica. Pur in questa forma generica c'è qualche cosa che non ci soddisfa. Dai primi 40 miliardi — che poi sono 36 — e dai secondi 40 miliardi, sono stati stralciati 15 miliardi e 700 milioni per opere di ricostruzione. Ora, fu detto che questi 160 miliardi sarebbero stati spesi esclusivamente per incremento patrimoniale, poichè la ricostruzione riguarda i danni di guerra, a cui si provvede con legge speciale. Mi pare che stanziando per la ricostruzione queste somme così faticosamente raccolte per l'incremento del patrimonio, si venga meno alla ragione stessa del mutuo.

Anche qui dunque sono necessari dei chiarimenti, tanto più se si tiene presente che 15 miliardi sono sufficienti per elettrificare circa 400 chilometri di linea, cioè più della metà di quelli che l'onorevole relatore ha indicato nella sua relazione. Secondo l'onorevole relatore, infatti, sarebbero in corso di elettrificazione circa 831 chilometri. Ora questo programma potrebbe essere maggiorato, se si avessero a disposizione quelle somme stanziate per la ricostruzione.

L'aumento delle spese della manutenzione del materiale rotabile e delle linee, riguarda una esigenza che non può essere sottaciuta; tuttavia è opportuno che il Senato tenga presente la cifra occorrente allo scopo, per quello che dirò a proposito degli investimenti. Nel 1949-50 si spesero per manutenzione delle linee 16 miliardi; questo bilancio di previsione ne stanzia 21 e mezzo. Molti motivi tecnici giustificano questa maggiore spesa.

Per la manutenzione del materiale rotabile la differenza è ancora più sensibile perchè passa da milioni 23.500 a 34.000. Ora tutte queste maggiori spese di esercizio, che non neghiamo si debbano fare, aggravano il fatto dell'esiguità delle spese di investimento. È stato detto più volte che la nostra azienda è la più grande azienda industriale del nostro Paese, avendo un patrimonio che oscilla intorno ai 3.500 miliardi. Un'azienda che dispone di questo immenso patrimonio, dovrebbe mettere a disposizione, per i miglioramenti patrimoniali, una somma molto superiore a quella che risulta dagli ultimi bilanci. Infatti, tolto il 1950-51, in cui per investimenti furono stanziati 63 miliardi, siamo scesi per il 1951-52 a 3.600 milioni, per il 1952-53 a 3.700 milioni, per il 1953-54 a 4.600 milioni e per questo esercizio ad 8.500 milioni, il che costituisce un piccolo passo avanti, ma assolutamente insufficiente.

Quanto dico va a completare il ragionamento fatto prima, nel senso che il Tesoro deve sgravare il più possibile il nostro bilancio delle Ferrovie dello Stato delle spese che non gli spettano e fare uno sforzo maggiore per potenziare questa azienda, che è dello Stato e che si ha tutto l'interesse di mantenere in completa efficienza.

Un'altra osservazione. Abbiamo letto che ci sono tutti questi lavori in corso. La verità è che si è lavorato in estensione, mentre il numero dei chilometri di linea elettrificati è rimasto immutato rispetto all'anno scorso. Per la linea che è in più avanzata lavorazione, la Messina-Palermo, a metà strada eravamo l'anno scorso, a metà siamo quest'anno. Allora io vorrei fare una domanda all'onorevole Ministro: è più opportuno fare lavori di elettrificazione con criterio estensivo o provvedere particolarmente e più intensamente per un dato tronco, cercando di metterlo in esercizio nel più breve tempo possibile? Io non so se questa forma estensiva di lavori sia la più conveniente per l'azienda ferroviaria o per le ditte costruttrici. A voler essere pessimisti, si potrebbe pensare anche a indirizzo di carattere propagandistico ed elettorale.

Per quel che riguarda la ricostruzione, ho accennato in principio che dovrebbe essere fatta con somme appositamente stanziate dal Tesoro come è stata fatta gran parte della ricostruzione. Ma anche per la ricostruzione bisogna fare qualche osservazione. Il bollettino trimestrale ufficiale, che è una ottima pubblicazione che fa la Direzione generale delle ferrovie, ha delle tabelle che fissano la progressione della ricostruzione. Dobbiamo notare che le cifre eliminatorie per le voci più importanti hanno una lentezza a diminuire veramente impressionante. Dal 1949 alla fine del 1953 — cito solo qualche voce — per quel che riguarda i binari da ricostruire, questa pubblicazione confessa che ci sono ancora 400 chilometri di linea da rimettere in funzione, costituiti da spezzoni di linee e raccordi. Ebbene, durante l'anno 1953 ne sono stati messi a posto solo 34 chilometri e sono in corso di lavoro altri 52 chilometri. Ci sembra un po' poco. Andiamo ad altre voci, per esempio ai ponti in muratura ed in ferro. Ce ne erano rotti nel 1949, 767 e ne abbiamo ancora nelle stesse condizioni 690. Ci poniamo la domanda: se per molti di questi ponti si è deciso di non farli più, allora cancelliamoli. Perchè far vedere che siamo capaci di fare solo 5, 6, 10 ponti all'anno, mentre ce ne sono 690 da ricostruire? Non mi pare che ciò sia proficuo al buon nome dell'azienda ferroviaria. Vorrei spendere qualche parola sulle fonti di energia. Un dato ormai noto è che su scala nazionale noi abbiamo una deficienza di produzione di energia elettrica. Se ne producono in cifra

tonda 30 o 32 miliardi di chilovattore all'anno contro un fabbisogno che va dai 40 ai 45 miliardi. A nostro vantaggio, da qualche anno, abbiamo una sempre più ricca disponibilità di nuova potenza e di ricchezza nazionale che possiamo utilizzare: il metano. Abbiamo l'esempio degli autoproduttori-consumatori, cioè delle grandi aziende che devono consumare molta energia elettrica, che consumano l'energia da loro stessi prodotta, salvo poche compensazioni. Questi autoproduttori-consumatori del nostro Paese fanno per conto loro circa il 20 per cento della produzione nazionale, percentuale ragguardevole. Per quel che riguarda le Ferrovie dello Stato, pare che stiamo facendo passi indietro, anzichè avanti, nella stessa direzione perchè qui, al Senato, pochi giorni fa, è passato il disegno di legge n. 375, che riguarda le norme per la ricerca e la coltivazione dei giacimenti minerali di vapore e gas utilizzabili per la produzione della energia elettrica. Con questa legge, la « Larderello », che è una Società di cui le Ferrovie dello Stato hanno oltre il 70 per cento delle azioni, passa sotto il controllo dell'Ente nazionale idrocarburi, perchè è detto nella relazione di maggioranza che le Ferrovie dello Stato non avrebbero mostrato sufficienti capacità di sviluppo e quindi con l'Ente nazionale idrocarburi si potrebbe fare di più. Noi siamo scettici e d'altra parte vediamo in questo un sistema che è applicato in parecchie occasioni: prima si condanna all'immobilismo un ente o un'azienda e poi si propone il passaggio ai privati di questa stessa azienda costretta alla passività.

Ebbene, per quel che riguarda le Ferrovie dello Stato ciò non risulta assolutamente vero. Ed è strano che dobbiamo difendere noi la Azienda ferroviaria da queste accuse. Per quel che riguarda la « Larderello », infatti, dal 1944 al 1949 si è fatta una abbastanza rapida ricostruzione e costruzione di nuove centrali tanto da portare gli impianti da una potenza di circa 7.000 chilowattora, a circa 186 mila.

Nella legge in parola sta scritto che l'Ente nazionale idrocarburi si è impegnato a fornire l'energia elettrica alle Ferrovie dello Stato . . .

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non si è fatto il passaggio ed io spero che il Senato non approvi quello che ha proposto la Commissione.

MASSINI. Ho piacere che, in questo, siamo sulla medesima via; se i privati riescono ad avere delle loro centrali per avere la propria energia elettrica, non capisco perchè le Ferrovie dello Stato debbano essere soggette ad un ente, sia pure statale, di nuova formazione, la cui capacità di direzione e di sviluppo è ancora da dimostrare. Quindi le Ferrovie dello Stato non dovrebbero da padrone diventare garzoni o quasi, ma debbono continuare a potenziare la fabbricazione di energia elettrica, per i consumi attuali e per i prossimi maggiori consumi a seguito dell'elettrificazione che si sta facendo.

Ho parlato della « Larderello », ma occorre aggiungere una precisazione al riguardo. Non è che noi si sia molto soddisfatti di questo tipo di società miste, in cui le Ferrovie dello Stato entrano in maggioranza o in minoranza con altre società. Ameremmo di più che fossero istituite centrali completamente dalla nostra Azienda ferroviaria, senza metterci dentro, nè per poco nè per molto, altri privati, perchè abbiamo una non buona esperienza in proposito. Tutte le esperienze infatti ci dicono che quando un ente statale è a contatto con i privati, questo matrimonio morganatico finisce sempre in maniera che chi ci rimette è sempre lo Stato, mentre i privati si fanno sempre la parte del leone. Quindi non abbiamo visto di buon occhio, nella ripartizione degli 80 miliardi, quello che lo stesso onorevole Ministro ci ha fatto sapere: che cioè 5 di questi miliardi sarebbero spesi in partecipazioni azionarie per queste iniziative miste. Se questi miliardi potessimo spenderli a tale scopo, io penso che ci sarebbe tanto da guadagnare e l'erario anche ci guadagnerebbe.

Non dirò niente per la questione delle case, perchè l'onorevole Porcellini ne ha parlato. Però io vorrei far noto al Senato che non si tratta soltanto di continuare a costruire case per i ferrovieri, sia di tipo patrimoniale, sia di tipo economico, anche per accontentare i vecchi pensionati e non mandarli sulla strada; ma si tratta anche di accelerare il miglioramento delle case esistenti, e specialmente delle case cantoniere.

Leggo poche righe di un documento ufficiale della Direzione generale (così non ci si potrà dire che siamo delle cattive lingue) per esporre quali programmi di lavoro si ripromettono le

Ferrovie dello Stato per migliorare le case cantoniere. Intanto, si parla di miglioramento in generale, poi si parla di dotare di acqua potabile tanto le case cantoniere come le stazioni che ne sono prive, il che significa che molte case cantoniere non hanno acqua; si tratta poi di allacciare le case cantoniere con le più vicine linee elettriche per dotarle di luce; poi si tratta di bonificare i pozzi già esistenti e dotarli di un impianto di pompa in luogo del secchio, il che vuol dire che ci sono migliaia di case cantoniere che vivono con l'acqua del pozzo, che qualche volta è tirata su col secchio; e si tratta anche di nuovi pozzi tubolari per togliere quei vecchi pozzi che si presume abbiamo acqua più o meno inquinata.

Vedete quindi che la sola elencazione delle riparazioni e dei miglioramenti da fare in queste case, denota lo stato attuale in cui si trovano le nostre case cantoniere. E quando si parla di case cantoniere, si parla di 18 o 19 mila alloggi, il che vorrebbe dire circa 20 mila, e qualche volta di più, famiglie. Non è dunque un problema isolato.

Chiedo venia al Senato se debbo prolungarmi ancora qualche minuto per parlare del personale. È stato già accennato dal senatore Porcellini; io debbo completarlo con qualche cifra ed anche con qualche considerazione. Per la consistenza numerica: nel 1946 avevamo 197 mila agenti; chi dice che erano troppi, chi dice di no; ma al giugno del 1953 questi 197 mila agenti erano ridotti a 163 mila, ed alla fine del dicembre 1953 erano ancora ridotti a 159 mila. Se sulla cifra di 197 mila ci poteva essere della discussione, sulla cifra di 159 mila la discussione non c'è più. I ferrovieri sono troppo pochi nei confronti del servizio; e questo ha per conseguenza turni sfibranti, riposi non usufruiti, congedi non concessi per milioni di giornate di lavoro.

E su tale questione del troppo e del poco ci è voluta tutta l'ostinata resistenza del personale e delle sue organizzazioni sindacali, per far riconoscere all'Amministrazione questa assoluta deficienza di personale, tanto che adesso, sia pure con molto ritardo, si sono messi in cantiere vari concorsi di assunzione per circa 20 mila agenti. I fatti hanno dato ragione ai ferrovieri e alle loro organizzazioni. Questi concorsi, onorevole Ministro, possono rispondere efficacemente se fatti con una certa celerità. Intanto si prevede che questi 20.000 concorsi saranno fatti entro il 1954 e in parte entro il 1955, ma se si considera che ogni anno vanno in quiescenza o muoiono circa cinque mila agenti ferroviari, non è che questi 20 mila concorsi possano considerarsi come un fatto eccezionale. Bisogna che perlomeno si prenda tempestivamente la decisione di fare cinquemila concorsi all'anno, senza considerare l'incremento che può avere l'azienda. Occorre pertanto che questo tardivo provvedimento dei concorsi continui ad avere efficacia nel tempo, per mantenere l'efficienza del personale e per dare ad esso un ritmo di lavoro e di riposo degno dell'azienda e della categoria.

C'è poi il problema degli appalti, e noi siamo lieti che il Ministro dei trasporti abbia finalmente considerato che una gran parte di questi appalti bisogna che siano eliminati e sostituiti da personale ferroviario. C'è però la situazione di fatto dei 7.000 agenti, che noi consideriamo ferrovieri a tutti gli effetti, ma che sono dipendenti delle ditte appaltatrici, che con questi concorsi verrebbero in gran parte messi in mezzo alla strada. Questa non è un'opera umanitaria data la situazione generale del nostro Paese, data l'enorme disoccupazione che c'è e la somma di esperienza e di capacità tecnica che questo personale ha acquisito. Bisognerà quindi trovare un sistema, onorevole Ministro — pur realizzando la soppressione di questi appalti — per non danneggiare questi 7.000 agenti. Parleremo in un secondo momento di quello che lei ha considerato lavoro discontinuo, temporaneo, eccezionale. C'è in corso una legge di iniziativa parlamentare in occasione della quale parleremo e chiariremo i nostri pensieri. È evidente però che per quanto riguarda i manovratori, gli scarichini viaggianti, i frenatori, gli operai e i manuali che lavorano insieme agli altri colleghi ferrovieri, questa forma di appalto bisogna che sia assolutamente abolita, trovando il modo, sul terreno sindacale, di fare degli accordi per sistemare nel miglior modo possibile questi 7.000 agenti, che prestano il loro servizio nelle ferrovie, sia pure sotto gli aguzzini appaltatori.

La stessa cosa si può dire per gli assuntori, ai quali è stato già accennato e di cui proba-

bilmente qualche altro collega parlerà. Anche questa è una forma ibrida che va assolutamente abolita con soddisfazione reciproca e dell'interesse dell'amministrazione e dell'interesse del personale. Gli assuntori e i loro coadiutori sono circa diecimila: bisogna dare equa soluzione ai problemi di questa benemerita categoria. Mancheremmo di obiettività se non riconoscessimo che, entro il periodo trascorso tra i due ultimi bilanci, qualche vertenza sindacale è stata risolta. Però, con altrettanta sincerità, dobbiamo dire che la soluzione dei problemi di fondo, da molti, da troppi anni i ferrovieri l'attendono: cioè lo sganciamento, i nuovi quadri di classificazione, le nuove tabelle di stipendio, il nuovo Regolamento del personale. Qualche respiro, i ferrovieri come tutti gli altri pubblici dipendenti l'hanno ottenuto attraverso gli acconti. Ma bisogna riconoscere che gli acconti non calmano l'ansia giustificata di tutta la categoria, che vuole risolvere i propri problemi. La legge delega, giustamente avversata dalla totalità dei ferrovieri, senza distinzione di organizzazioni sindacali, è stata, come si prevedeva, molto avara in impegni concreti per tutti gli statali e per i ferrovieri in particolare. Tentativi di soluzione legislativa, di iniziativa parlamentare, sono stati sistematicamente respinti.

Cosa debbono fare i ferrovieri per risolvere i loro problemi? Una cosa evidente è che non possono attendere passivamente i promessi atti delegati; per quanto sappiamo che il Ministero dei trasporti, anticipando un po' le cose, ha fatto lavorare una Commissione ecc. Ma anche qui si pone una domanda: lo studio, le proposte, i risultati sia pure parziali dei lavori di questa Commissione, saranno tenuti in conto nell'ambito della legge delega, oppure sarà lo spirito restrittivo della legge stessa che soffocherà anche gli accordi parziali che si è giunti ad ottenere attraverso lavori seri e lunghi fatti dalle varie Commissioni?

È evidente che se così fosse, ciò rappresenterebbe un'altra beffa, non solo ai ferrovieri, ma agli sforzi lodevoli, anche se non tutti accettabili, dell'alta competenza dei funzionari componenti la Commissione e dell'ottimo suo Presidente. A questo proposito mi permetto di ricordare all'onorevole Ministro la sua promessa di far conoscere tempestivamente la sostanza di queste conclusioni, se esse verranno fuori da questa Commissione, prima che tali conclusioni siano fatte proprie dall'onorevole Ministro e siano presentate agli organi competenti. Le organizzazioni sindacali desiderano ardentemente di dire tempestivamente e con senso di comprensione la loro parola in proposito, prima di dover iniziare un'altra procedura. C'è appena bisogno di aggiungere che questi stessi problemi di fondo, già presentati attraverso gli emendamenti alla legge delega ed attraverso provvedimenti legislativi, quando non trovassero adeguata soluzione nell'accettazione di forme pacifiche, bisognerà che la loro urgenza trovi rispondenza sul terreno sindacale, con precise rivendicazioni, e perciò i problemi stessi diventeranno problemi sindacali, come del resto sono sempre stati; essi seguiranno quindi la procedura di tutte le rivendicazioni sindacali: noi ci sforzeremo di dare la più larga e comprensiva impostazione possibile e faremo opera di chiarificazione e, se occorre, di agitazione per tutta la categoria, intendendo, prima di ricorrere alle armi democratiche sindacali permesse dalla Costituzione della nuova Repubblica, discutere, trattare e possibilmente concludere pacificamente.

Tra i grossi problemi ce ne è uno che è rimasto un po' nella penombra: la scala mobile. I pubblici dipendenti sono i soli lavoratori di tutta Italia che non hanno la scala mobile.

Il Ministro del tesoro, onorevole Gava, oppone degli impedimenti costituzionali ai quali noi, francamente, non possiamo credere e non possiamo aderire. Il vecchio ordine del giorno del senatore Paratore è rimasto completamente inoperante: mentre sul terreno privato si sono avuti non ricordo bene se 4 o 5 scatti di aumento di contingenza, gli statali non hanno avuto niente e la capacità d'acquisto delle loro retribuzioni è quindi diminuita. Concedere la scala mobile ai pubblici dipendenti e quindi anche ai ferrovieri, solleverebbe l'amministrazione ferroviaria dal disagio e dal malcontento attuale dei suoi dipendenti. Lo stesso vada detto per quanto riguarda la disciplina. In materia per esempio di libertà sindacale è evidente che le due parti interessate abbiano punti di vista diversi. Noi dobbiamo però constatare, alla stregua dei fatti, che le libertà sindacali dei pubblici dipendenti e quindi anche

dei ferrovieri, vengono sempre più compresse. La giustificazione è presto trovata nella legge di Pubblica sicurezza, che è sempre quella fascista, nel regolamento amministrativo, quando mancano disposizioni della legge di Pubblica sicurezza; e poi circolari interne, riservate o no, sempre più restrittive. Ora, non intendo tornare sulla questione delle sedi o su altre agevolazioni, ma la verità è che voi dite che le organizzazioni sindacali sono libere, ma di fatto frapponete ostacoli sempre maggiori al loro funzionamento.

Nessuno può, per esempio, ignorare che le organizzazioni sindacali moderne non possono esistere senza degli attivisti e dirigenti che diano completamente ad esse la loro giornata. L'Amministrazione ferroviaria tuttavia non ha ancora risolto il problema degli attivisti sindacali, che non chiedono niente economicamente, perchè domandano solo di essere considerati in posizione di congedo straordinario o di aspettativa. Finchè ciò non è ammesso il sindacato non può funzionare, e rischia di soffocare.

Mi si permetta poi di fare un esempio per indicare con quanta rigidità si applichi il regolamento amministrativo, fino al punto di violare le più elementari libertà del cittadino. Un nostro attivista di una sezione sicula, agente delle Ferrovie dello Stato, ha avuto una contestazione perchè fuori del lavoro del suo ufficio espletava le funzioni di dirigente di una sezione del Partito. Le darò, onorevole Ministro, dati più precisi, ma è interessante far sapere che si è richiamato l'articolo 11 del regolamento del personale. Ora, per quanto si voglia studiare questo articolo, la più accurata interpretazione dimostra che il caso non è affatto contemplato, perchè non si tratta di attività commerciali retribuite in contrasto con l'attività industriale delle ferrovie. Tutti hanno diritto ed anche il dovere, dopo le ore di lavoro, di occuparsi della politica del proprio Paese. Se qualcuno poi ne dimostra le capacità, ha anche il diritto di dirigere non solo una sezione o una cellula di un Partito, ma addirittura il Partito stesso. Per quale motivo un ferroviere non può essere dirigente sindacale o di Partito? Questo episodio, che non è il solo, sta a dimostrare con quale stato d'animo l'Amministrazione o certi funzionari vedono il nuovo ordinamento democratico ed interpretano il regolamento del personale.

C'è ancora il caso di due agenti, licenziati per il fatto di aver subìto delle misure di carattere giudiziario, pur avendo beneficiato della condizionale e della non iscrizione. Eppure si doveva considerare che si trattava di fatti della resistenza, e che uno di essi fratello di una medaglia d'oro e di tre caduti per la resistenza, aveva percosso un repubblichino che parlava male dei partigiani.

Altro episodio, che non riguarda strettamente i ferrovieri, ma i lavoratori delle ditte appaltatrici. Con circolare riservata della direzione generale si incitano queste ditte a licenziare i più attivi sindacalisti, perchè una volta mandati via i caporioni gli altri staranno buoni.

Concludendo, vorrei riassumere in poche parole i vari punti che mi sono permesso di trattare. Innanzi tutto noi chiediamo una nuova verifica dell'impostazione del bilancio, in cui siano contemplati gli oneri sociali, che consideri fuori delle spese di esercizio il potenziamento patrimoniale ed il conto delle pensioni. Chiediamo una struttura amministrativa dell'azienda che rispecchi il suo carattere industriale e commerciale. Chiediamo maggiori investimenti con mutui o assegnazioni del Tesoro, da non spendersi per ricostruzioni, ma, come la ragione del mutuo vuole, per il solo potenziamento dell'azienda. Chiediamo l'incremento autonomo, indipendente, delle fonti di energia elettrica necessaria alle ferrovie. Chiediamo un maggiore contributo per le case dei ferrovieri ed una sollecita riparazione delle case antigieniche dei cantonieri. Per i problemi del personale chiediamo la continuazione della consistenza numerica, per non perdere quel piccolo vantaggio attuale dei nuovi concorsi. Occorre risolvere il problema della scala mobile. Dare umana soluzione al problema degli appalti. Chiediamo una effettiva procedura di libertà sindacale ed una applicazione del regolamento in attesa del nuovo, che elimini tutti i vecchi criteri di carattere fascista.

Se questi princìpi fossero accolti, noi pensiamo che la categoria dei ferrovieri potrebbe operare con spirito di reciproca comprensione, perchè essa non chiede di meglio che colla-

borare con la Direzione generale ed il Ministero, per il potenziamento ed il miglioramento dell'azienda, a vantaggio di tutti i cittadini e dell'economia del nostro Paese. (*Applausi dalla sinistra, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Presentazione di disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

« Reimpiego e definizione del trattamento di quiescenza degli ex dipendenti degli Enti pubblici nelle zone di confine cedute per effetto del Trattato di pace o comunque sottratte all'Amministrazione italiana » (687).

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

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ricordo che domani mattina, alle ore 9, vi sarà la riunione del Parlamento in seduta comune come è stato già annunciato.

Alle ore 16,30 il Senato si riunirà in seduta pubblica per continuare la discussione del bilancio dei trasporti. Resta inteso che, qualora la seduta comune delle due Camere dovesse prolungarsi oltre l'ora stabilita per la seduta del Senato, questa avrà inizio mezz'ora dopo la cessazione della seduta comune.

Per lo svolgimento di una interrogazione.

PICCHIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCHIOTTI. Ho rivolto una interrogazione ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura in merito all'arresto, avvenuto in Ponteginori, di undici assegnatari di terre. Poichè il fatto è di estrema importanza chiedo che all'interrogazione sia riconosciuto carattere di urgenza.

PRESIDENTE. L'interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno delle sedute di venerdì 30 luglio. Il Ministro dei trasporti avrà la bontà di riferire ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi farò interprete presso i Ministri dell'interno e dell'agricoltura delle comunicazioni dell'onorevole Presidente.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere le ragioni che hanno determinato l'arresto di 11 assegnatari di terre in Ponteginori (Volterra) i quali giustamente si sono rifiutati di subire arbitrarie imposizioni dei dirigenti dell'Ente Maremma (396).

PICCHIOTTI, GIUSTARINI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro dell'interno, per conoscere a quando il prefetto di Bari intende fissare le elezioni amministrative nel comune di Ruvo di Puglia, ove da sedici mesi vi è un commissario prefettizio, dopo che il Consiglio di Stato, rigettando il ricorso prodotto avverso lo scioglimento del Consiglio comunale eletto il 25 maggio 1952, ha posto fine alla lite pendente che impediva la riconvocazione delle elezioni municipali in detto Comune (612).

GRAMEGNA.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere i suoi intendimenti e le sue determinazioni circa la domanda del Sindaco di Urbino, quale Presidente del Consorzio tra i comuni di

Urbino, Fermignano, Urbania, Acqualagna, S. Angelo in Vado, diretta ad ottenere il finanziamento per la esecuzione di un acquedotto consorziale ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 647 (613).

CAPPELLINI.

Al Ministro della difesa, per sapere le ragioni per cui dei cittadini, che godono del congedo anticipato in base al regio decreto 24 febbraio 1938, n. 329, sono stati chiamati in servizio in un periodo in cui le opere campestri esigono la presenza dei lavoratori e la situazione internazionale non comporta eccezionali richiami sotto le armi (614).

RUSSO Salvatore.

Interrogo il Ministro della pubblica istruzione su quanto segue:

La legge n. 373 del 21 aprile 1947, modificata dalla legge 830 del 16 aprile 1948 dispose particolari benefici agli ex combattenti che avessero partecipato ai concorsi per cattedre di insegnamento medio.

Tra tali benefici c'è la compilazione di una speciale graduatoria nella quale sarebbero stati inclusi tutti quei candidati che, pur risultando vincitori, avessero raggiunto un punteggio complessivo (tra titoli ed esami) di 60/100.

Per i professori ex combattenti compresi in detta graduatoria, era disposta l'assunzione in ruolo, in ordine di merito, e fino ad esaurimento, nel limite di 1-5 di posti che fossero risultati vacanti all'inizio di ciascun anno scolastico.

Con decreto ministeriale del 4 luglio 1947 vennero banditi concorsi in applicazione della legge sopracitata. Tali concorsi venivano espletati il 30 settembre 1949 e per effetto di essi per ciascuna disciplina d'insegnamento furono fatte graduatorie di vincitori immediati (i quali venivano subito assunti in ruolo) e graduatorie ad esaurimento.

Per due anni scolastici successivi l'assorbimento del quinto dei posti disponibili avvenne nei termini di legge.

Non avvenne lo stesso nel terzo anno scolastico. Nel frattempo e cioè nel 1951, erano stati banditi concorsi a titoli che prevedevano ugualmente la composizione di una graduatoria ad esaurimento per le varie discipline.

All'inizio dell'anno scolastico 1953-54 (allorchè i concorsi a titoli risultavano espletati) il Ministero della pubblica istruzione, con una interpretazione molto arbitraria della legge, ripartiva il quinto dei posti disponibili tra le graduatorie del 1947 e quelle similari del 1951, senza tener conto che il pareggiamento di dette graduatorie in ciascun ruolo poteva essere fatto, tenendo conto che i concorsi del 1951 erano stati banditi alla distanza di ben quattro anni da quelli del 1947.

Ad aggravare il fatto, in alcuni casi, lo stesso criterio di ripartire i posti disponibili, fu risolto a tutto vantaggio delle graduatorie del 1951. Così di 44 posti di storia e filosofia furono attribuiti 26 agli ex combattenti de 1951 e appena diciotto a quelli del 1947.

I professori ex combattenti ancora in attesa di assunzione in ruolo dei graduati del 1947, di fronte a questa patente ed ingiustificata lesione dei loro diritti, inoltrarono da ogni parte d'Italia ricorsi al Ministero della pubblica istruzione, senza però ottenere risposta. Infine, per meglio tutelarsi, si costituivano in associazione e presentavano un esposto alla Corte dei conti invitandola a studiare con obiettività la questione prima di procedere alle registrazioni dei decreti ministeriali.

Dopo circa sei mesi alcuni funzionari responsabili della Corte dei conti comunicavano ad alcuni rappresentanti della nostra categoria di avere accolto come giuste le ragioni che essi avevano fatto valere nell' esposto e che avrebbero comunicato al Ministero della pubblica istruzione che in nessun modo avrebbero proceduto alle registrazioni delle nomine relative alle graduatorie del 1951 fin tanto che l'ultimo professore ex combattente del 1947 non fosse stato assunto in ruolo.

Ma a tutt'oggi, con una mora sotto ogni punto di vista ingiustificabile, il Ministero della pubblica istruzione non ha ancora mandato al superiore organo di controllo gli atti per la registrazione.

Nel timore che, nonostante la diffida della Corte dei conti, i funzionari della Pubblica istruzione persistano nella loro arbitraria interpretazione della legge, interrogo il Ministro perchè voglia spiegare come e perchè si è fatto

scempio di precise disposizioni di leggi violando il diritto ben stabilito dei concorrenti del 1947 e perchè dia assicurazioni che si ovvierà subito al danno arrecato ai concorrenti e che la legge di cui sopra d'ora innanzi sarà applicata.

Chiedo risposta scritta e con urgenza visto che si è alla vigilia della ripresa dell'anno scolastico (615).

SELVAGGI.

PRESIDENTE. Domani, giovedì 29 luglio seduta pubblica alle ore 16,30 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 (601) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernenti la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184 (505-*Urgenza*).

2. Proroga del termine previsto dall'articolo 2 della legge 2 marzo 1953, n. 429, concernente la delega al Governo per l'emanazione di un testo unico sulla riorganizzazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale (654) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. CARELLI ed ELIA. — Apporto di nuovi fondi alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (481).

2. STURZO. — Provvedimenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (499).

3. Modifiche all'articolo 1279 del Codice della navigazione (229).

4. STURZO. — Modifica agli articoli 2 e 3 della legge 11 marzo 1953, n. 87, riguardo le nomine elettive a giudici della Corte costituzionale (82).

5. Norme per la ricerca e la coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e gas utilizzabili per la produzione di energia elettrica (375).

La seduta è tolta alle ore 20,15.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti