XX SEDUTA

MARTEDÌ 29 SETTEMBRE 1953

Presidenza del Presidente MERZAGORA

INDI

del Vice Presidente BO

INDICE

Disegni e proposta di legge:

(Deferimento all'approvazione di Commissione permanente) . . . . . *Pag.* 515

(Presentazione) 515

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (23) (Seguito della discussione e approvazione):

JANNUZZI 514
GAVINA 514
TOSELLI, *relatore* 514
PANETTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 514

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (20) (Discussione):

PRESIDENTE 516
MENGHI 516
CARMAGNOLA 518
CERMIGNANI 521
BARBARO 524
PUCCI 528
DE LUCA Luca 538

Interpellanze (Annunzio) 547

Interrogazioni (Annunzio) 547

Per il X anniversario delle Quattro Giornate di Napoli:

PALERMO . . . . . *Pag.* 509
CIANCA 510
RICCIO 510
AZARA, *Ministro di grazia e giustizia* . . . 511
PRESIDENTE 511

Per una sciagura occorsa ai minatori italiani in Belgio:

MARIANI 511
AZARA, *Ministro di grazia e giustizia* . . . 513
PRESIDENTE 512, 513

Relazione (Presentazione) 515

La seduta è aperta alle ore 16,30.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Per il X Anniversario delle Quattro Giornate di Napoli.

PALERMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ieri si sono compiuti dieci anni dal

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

giorno in cui il popolo napoletano iniziò, in nome dell'indipendenza della Patria, della difesa della libertà, il secondo glorioso risorgimento nazionale. Affamati, senza guida e senza armi i napoletani, uniti, stretti da un grande ideale indicarono a tutto il popolo italiano come si combatte e come si vince.

A rievocare a distanza di due lustri quelle gesta eroiche si resta stupiti ed ammirati. Insorgere contro l'esercito tedesco, che fino a quel momento era ritenuto uno dei più forti, se non il più forte certamente il più spietato esercito del mondo, dargli battaglia in ogni strada, in ogni vicolo, da ogni casa, da ogni rudere, costringerlo alla fuga e costringere molti reparti alla resa, ecco la sintesi di quelle eroiche gloriose quattro giornate. Ma esse non dimostrano solo l'eroismo di un popolo, stanno anche a dimostrare come Napoli, fiera delle sue tradizioni, ispirandosi al ricordo delle lotte cruente ed indimenticate combattute dai suoi figli migliori nei lontani 1799, 1820, 1848, sempre in difesa della libertà, volle dimostrare e insegnare a tutto il popolo italiano, al di sopra degli opportunistici calcoli di probabilità o dei vani attesismi, che spesso nascondono viltà o tradimento, che l'insurrezione era il solo mezzo per scacciare il tedesco invasore e per distruggere un triste e vergognoso passato e poter iniziare un'èra nuova basata sulla libertà e sulla giustizia e che tutto ciò era possibile soltanto nell'unità di tutte le forze nazionali. Questo esempio e questo ammonimento il popolo italiano raccolse e la lotta di resistenza divampò in tutto il nostro Paese. Ecco perchè, onorevoli colleghi, questa data è cara al cuore di tutti gli Italiani. Ma non basta il ricordo e la esaltazione di tanti martiri e di tanti eroi. Se noi vogliamo che il loro sacrificio non sia stato vano, è necessario ispirarsi al loro insegnamento in nome appunto dell'unità di tutte le forze sane del nostro Paese e procedere per la via che essi ci hanno tracciato.

Perchè, onorevoli colleghi, Napoli prima e tutta Italia poi insorsero? Per scacciare l'invasore e per distruggere il fascismo; perchè tanti napoletani prima e tanti italiani dopo lasciarono la loro vita in questa lotta eroica? Per far sì che sulle rovine di una vecchia società corrotta ne sorgesse una nuova basata sulla giustizia, sulla libertà e sulla democrazia; perchè tanti napoletani prima e tanti italiani dopo versarono il loro sangue? Perchè questo sangue ricordasse ai soliti retori e ai numerosi immemori che la Patria si difende non si baratta; perchè tanti napoletani prima e tanti italiani dopo hanno impugnato le armi? Perchè da quella lotta nascesse una coscienza nazionale nuova per cui non fosse più possibile il tradimento e l'inganno delle masse popolari che durante il ventennio fascista, che durante la resistenza, avevano dimostrato il loro senso di responsabilità e di consapevolezza ed ebbero sempre fiducia nella rinascita della Patria nostra. Ed è a questa rinascita che noi oggi dobbiamo tendere ed unire a questo scopo tutte le nostre forze affinchè quell'esempio e quel ricordo, uniti al voto del 7 giugno liberamente espresso dal popolo italiano, possano rappresentare una guida per tutti coloro che intendono, tenendo presente la sciagurata esperienza del passato, evitare nuovi lutti e nuove rovine al nostro Paese ed avviarlo sulla via del progresso, della giustizia, della libertà, della pace.

Soltanto così potremo essere degni dei nostri morti, soltanto così non tradiremo la fiducia dei sopra vissuti, soltanto così potremo, con la nostra azione, mostrare che il loro sacrificio non è stato vano. (*Applausi*).

CIANCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANCA. Ci associamo alla invocazione dell'epopea napoletana che iniziò il ciclo della liberazione nazionale dalla servitù interna e dalla invasione straniera. La fedeltà agli ideali che animarono quelle magnifiche giornate ci impongono di lottare perchè il patrimonio che ci è stato trasmesso non venga nè disperso nè menomato e si traducano in sempre più viva realtà i princìpi ed i diritti sanciti nella Costituzione democratica repubblicana. (*Applausi*).

RICCIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO. Avrei chiesto la parola ieri — solennità civile dedicata all'insurrezione popolare

di Napoli — ma non lo feci, perchè credetti e attesi che altri più autorevolmente di me l'avesse chiesta ieri stesso su questo argomento, per far risuonare in questa Aula l'eco delle Quattro Giornate, tanto più che questo anno ne ricorreva il decimo anniversario. Chiedo ora anch'io di parlare per aggiungere un breve pensiero a quanto hanno detto il senatore Palermo, che è, come me, consigliere comunale napoletano ed il senatore Cianca, che, insieme al senatore Selvaggi, già domenica scorsa rievocò a Napoli la data. Espressi tali sentimenti e rimasta delusa la desiderata aspettativa, mentre mi associo alle espressioni che sono state qui pronunciate, mi piace di rilevare un solo punto del significato delle Quattro Giornate. Penso che esse non soltanto espressero la sollevazione spontanea del popolo contro l'oppressione insopportabile dello straniero, ma furono anche il segno dell'unione mirabile di tutti i cittadini, di ogni ceto, di ogni credo e di ogni età, legati dal sacro, supremo amore della Patria. Auspico che questo sentimento, che fu alla base del glorioso episodio, permanga sempre fra gli Italiani, di ogni ceto, di ogni credo, di ogni età, ove mai venga attentata la libertà e l'indipendenza degli Italiani stessi, e sia anche sereno ma fermo monito contro chiunque volesse conculcarle. (*Applausi*).

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nome del Governo mi associo alle nobili parole che sono state pronunciate dai senatori Palermo, Cianca e Riccio, perchè le gloriose giornate di Napoli, nelle quali brillò di fervida luce lo spirito altamente patriottico di quella nobilissima città, sono un esempio mirabile a tutti di amore per la Patria, per la quale qualsiasi sacrificio deve compiersi, anche quello della vita, con l'animo teso verso un avvenire migliore per il Paese, per la pace, per la giustizia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, sono sicuro di interpretare il pensiero di tutto il Senato associandomi alle nobili parole che sono state pronunciate testè nella ricorrenza del decennale delle quattro giornate di Napoli, esempio e monito di coraggio e di fierezza a tutti gli Italiani. (*Applausi*).

Per una sciagura occorsa a minatori italiani in Belgio.

MARIANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è doloroso per me far risuonare qui una voce d'angoscia, dopo quelle di esaltazione che sono state testè pronunciate. Gli Italiani hanno appreso con immenso dolore la tragedia che ha colpito dei nostri connazionali nel Belgio. Dodici minatori hanno perso la vita e tra questi sette italiani. Le notizie ci dicono che nella miniera l'ascensore stava salendo con una quarantina di operai, quando, al secondo piano di un pozzo profondo 570 metri, due travi assicuranti i movimenti della cabina hanno ceduto e la cabina è precipitata, andando a cadere su di una piattaforma di sicurezza, sfondava il pavimento, straziando i corpi di molti che si trovavano nell'interno; i resti di dodici infelici precipitavano da un'altezza di 120 metri in fondo al pozzo.

Le travi assicuranti il movimento hanno dunque ceduto. La nostra commossa espressione di cordoglio per tutte le vittime e la solidarietà nel dolore per i loro familiari ed in modo particolare per i sette italiani, non ci dispensano dal dovere di reclamare che siano ricercate le responsabilità. La rinnovata tragedia di cui sono state vittime i nostri connazionali, dei fratelli nostri, ci impone di compiere una inchiesta a fondo. In questo momento di angoscia non credo opportuno ampliare il tema della tutela dei nostri emigranti nelle miniere del Belgio — a volte vittime di una imponderabile fatalità — ma ancor più per la incuria, la scarsa vigilanza delle attrezzature che la speculazione dei padroni delle miniere ha posto e pone costantemente in atto.

Mi consentano i colleghi di ricordare che nel mio discorso al Senato del 2 aprile dello scorso anno, riferendomi al Belgio, ho denunciato le

infrazioni ai patti di lavoro, i maltrattamenti, talune condizioni schiaviste con le quali sono trattati i nostri emigranti, la insufficienza di sicurezza dovuta alla esosa speculazione, e menzionavo — fra i tanti — un brano che a questo proposito pubblicava il giornale « Il Sole d'Italia » di Bruxelles, brano che ritengo opportuno rileggervi in questa triste occasione:

« ... Non saremmo ritornati sopra il doloroso argomento degli emigranti italiani nel Belgio se il troppo frequente succedersi di infortuni mortali non avesse gettato nella massa operaia italiana un malessere che non può più nascondersi, uno stato d'animo alla base del quale sta la non sicurezza dell'incolumità personale e che fa chiedere ad ogni lavoratore, pronto per la discesa del quotidiano lavoro, se questo non sia il suo ultimo giorno di lavoro, se potrà risalire con gli altri oppure finirà schiacciato tra un ammasso di sassi e carbone o asfissiato in una delle tante " taglie " dove ogni giorno migliaia di operai sono occupati. Siccome quasi il 90 per cento degli operai a " vena " è composta di stranieri, i capi vogliono carbone e non si curano neppure di fornire in tempo opportuno il materiale necessario per l'armatura perchè tanto, se disgrazie succedono, muoiono stranieri, e gli stranieri per loro sono calcolati poco. I belgi sono lontani dal carbone perchè c'è la massa italiana che si sacrifica, muore nelle " taglie " e reclama poco. Sono pensieri che mettono in evidenza una tragica situazione sulla quale ci si è addormentati senza porre, in modo realistico, i problemi nella loro vera luce, senza che, salvo qualche platonica e, ahimè, quanto timida affermazione di principio, si avesse il coraggio di risolvere una questione, che per migliaia di uomini è diventata una questione di vita o di morte. È a questo prezzo che il minatore italiano si guadagna il pane. I morti dal 1946 si sono accumulati a centinaia nei cortili delle miniere. Scene strazianti si sono rinnovate dietro i cancelli ostinatamente chiusi dei pozzi quando la sirena dava il segnale di una disgrazia e lo folla muta e piangente si raccoglieva in una tragica e, troppo spesso, inutile attesa. Ma alle cause non si è mai pensato ».

A queste denuncie, al mio accorato appello perchè si mettesse fine alle sventure che possono e debbono evitarsi, l'onorevole Dominedò, interrompendomi, rispondeva che tutto andava per il meglio giacchè anch'egli era andato — in occasione di una sua visita — a spalare il carbone in fondo alla miniera.

L'angoscia che ci afferra in questo momento per le nuove vittime non ci consente l'ironia. Discuteremo a fondo questo grave problema in altra occasione. Frattanto, credo opportuno proporre che il Governo italiano abbia a condurre una rigorosa inchiesta — direi meglio — una coraggiosa inchiesta, nella speranza che, ancora una volta, non si salvino i veri responsabili e non si abbia a trovare la solita « fatalità », quando addirittura non si venga a far colpa alle stesse vittime. Vi sono responsabilità dirette e tremende da parte dei padroni delle miniere, ma vi sono anche le nostre, le vostre responsabilità, signori del Governo, per il modo col quale vengono avviati all'estero i nostri emigranti, sulla insufficiente tutela, sulla mancata vigilanza.

La vita umana è sacra, nè quest'ora di forsennata propaganda atomica ci consente di dimenticarlo. E poichè sono qui a ricordare e commemorare le ultime vittime di una miniera del Belgio, mi consenta, onorevole Presidente, me lo consentano i colleghi, di ricordare e commemorare anche i morti, troppi morti, vittime di infortuni nel nostro Paese.

Giorni or sono, nel cantiere Falck in quel di Sondrio ...

PRESIDENTE. Onorevole collega, mi perdoni, io sono commosso nel sentire le sue parole, ma se penso al perchè lei ha chiesto di parlare — ne ho davanti la motivazione — la devo richiamare ai termini della sua richiesta di parola. La prego quindi di attenersi strettamente al tema, già sufficientemente commovente, per cui ha chiesto la parola; per parlare di altro ha tutte le sedi più opportune per farlo, dall'interpellanza all'interrogazione, e può avere qualsiasi soddisfazione.

MARIANI. Ringrazio l'onorevole Presidente, però pensavo che mi avrebbe consentito di commemorare anche i morti nel nostro Paese, giacchè avevo la parola, seppure ho dimenti-

cato di aggiungere nel biglietto che le ho mandato che desideravo commemorare anche i morti di due giorni fa, signor Presidente, al cantiere Falck in seguito al brillamento di una mina sul luogo dove si stava effettuando una perforazione; nello stesso luogo la direzione ha inviato, dopo quattro ore di distanza, altri operai. È brillata un'altra mina. Bilancio quattro morti oltre i feriti. Anche qui abbiamo il dovere di accertare le responsabilità.

Prendendo occasione dall'invito che ho rivolto al Governo di accertare le responsabilità per i morti del Belgio, mi auguro che si accertino anche le responsabilità per la morte di lavoratori nel nostro Paese. Gli infortuni sono troppi, e sono i lavoratori che lasciano la vita nei cantieri, nelle fabbriche, e sono case, scale che crollano e sono bimbi massacrati dal crollo di un muro di cinta. Mai si è andati a fondo a precisare le responsabilità. Ad ogni tragedia, anche all'estero, si mette in moto la macchina invisibile del salvataggio; i morti hanno sepoltura fra chi prega e chi impreca, con qualche discorso commemorativo, e tutto finisce lì. Sulle responsabilità si stende via via e si infittisce la cortina fumogena dell'oblìo. Ai familiari non restano che gli occhi per piangere ed a noi il triste e pur doveroso compito della fraterna, umana solidarietà nel dolore e la protesta contro i troppi responsabili impuniti, protesta che il Gruppo socialista rinnova anche in questa tragica occasione nell'Aula del Senato. (*Applausi dalla sinistra*).

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AZARA, *Ministro di grazia e giustizia*. Onorevoli colleghi, il Governo, che segue con animo trepido i figli d'Italia dovunque essi portino la loro forza di lavoro, non può che associarsi alla prima parte del discorso che ha fatto l'onorevole Mariani, e associarsi con animo veramente commosso per la sventura che ha colpito i poveri minatori italiani nel Belgio. Invia anch'esso la propria espressione di dolore alle famiglie che debbono portare il lutto per quell'incidente.

Il Governo però non può, logicamente, associarsi alla seconda parte del discorso stesso che, come giustamente ha rilevato l'onorevole Presidente, non riflette esattamente il tema sul quale tutti siamo concordi inchinandoci di fronte alla morte dei nostri fratelli. Quando si tratta di fatti che sono avvenuti in uno Stato estero, dei quali noi non abbiamo notizia ufficiale, su di essi potrà solo rispondere il Ministro competente quando sarà interrogato o interpellato a norma della Costituzione sui fatti stessi da qualsiasi membro del Senato.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, se tutte le sciagure che accadono in Italia colpiscono il nostro cuore di uomini e di legislatori, quelle del lavoro, soprattutto quando avvengano all'estero, ci commuovono ancora più profondamente. È quindi con animo commosso che io mi associo alle parole che sono state testè pronunciate.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Alberti per giorni 2, Bruna per giorni 2, Caristia per giorni 2, Cerica per giorni 1, Cerulli Irelli per giorni 2, Cornaggia Medici per giorni 1, Lorenzi per giorni 2, Marchini Camia per giorni 10, Ponti per giorni 2, Paolucci di Valmaggiore per giorni 4.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (23).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 ».

JANNUZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JANNUZZI. Vorrei chiedere alla cortesia del Presidente di sospendere per pochi minuti la seduta, al fine di esaminare la possibilità di concordare un nuovo testo dell'ordine del giorno ieri presentato dal senatore Gavina, nella votazione del quale è mancato il numero legale. In tal modo si potrebbe forse ottenere il consenso unanime del Senato. Mi sembra che anche il senatore Gavina sia d'accordo.

PRESIDENTE. Domando al senatore Gavina se accetti la proposta dell'onorevole Jannuzzi.

GAVINA. Non ho nulla in contrario, nell'intento di raccogliere l'unanimità del Senato, a che si sospenda la seduta.

PRESIDENTE. Vista la richiesta del senatore Jannuzzi e l'accordo del presentatore dell'ordine del giorno, sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 17, è ripresa alle ore 17,25*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Gavina. Ne ha facoltà.

GAVINA. Onorevole Presidente, la sospensione da lei concessa ha portato effettivamente ad una pratica soluzione del problema in esame. Siamo tutti rimasti d'accordo di variare la forma dell'ordine del giorno da noi presentato nella nuova forma che io ho l'onore di trasmettere alla Presidenza del Senato, la quale, sostanzialmente, salva il principio per cui il Senato potrà discutere e decidere tempestivamente del problema.

Il nuovo ordine del giorno è firmato da me, dai senatori Cianca, Carmagnola, De Luca, Spallino, Molè, Ceschi, Jannuzzi e Angelini. Perciò esso ha il consenso di tutti i settori.

PRESIDENTE. Sono molto lieto che si sia raggiunto questo accordo. Si dia allora lettura del nuovo testo dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Governo a presentare al Parlamento la relazione della Commissione incaricata di studiare il problema del servizio telefonico in Italia, entro un termine che consenta allo stesso Parlamento di esaminare l'importante problema delle concessioni telefoniche qualche mese prima della data di preavviso (31-12-1954) a quella di scadenza delle vigenti concessioni (31-12-1955) ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore per esprimere il parere della Commissione.

TOSELLI, *relatore*. Il relatore è favorevole all'accoglimento del nuovo testo dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni per esprimere il parere del Governo.

PANETTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Quando ieri pregai il senatore Gavina di concedermi di considerare il suo ordine del giorno come una raccomandazione avevo precisamente in cuore questo, cioè di sollecitare in tutti i modi la Commissione di tecnici e di competenti per giungere ad una conclusione e portarla a conoscenza del Parlamento. Oggi che la formula dell'ordine del giorno coincide con questo pensiero posso dichiarare a nome del Governo che l'accetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti il nuovo testo dell'ordine del giorno presentato dai senatori Gavina ed altri, di cui è già stata data lettura, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, con i relativi riassunti per titoli e per categorie.*

Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, con i relativi riassunti e col relativo allegato.

Senza discussione, sono ancora approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Azienda di

Stato per i servizi telefonici con i relativi riassunti e col relativo allegato).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, ai termini del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(*È approvato*).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 2).

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Presentazione di proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Crollalanza, Pastore Raffaele, Grieco, Jannuzzi, Papalia, Rogadeo, Gramegna, Nacucchi e Angelini Nicola hanno presentato la seguente proposta di legge:

« Provvedimenti per la città di Bari » (61).

Questa proposta di legge sarà stampata, distribuita e assegnata alla Commissione competente.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Guglielmone ha presentato, a nome della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo), la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (19).

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

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

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Aumento del patrimonio dell'Istituto poligrafico dello Stato di lire tre miliardi » (47);

« Proroga al 30 giugno 1954 del termine previsto per il trasloco, con diritto a rimborso di spese, della famiglia e delle masserizie nei trasferimenti di dipendenti statali » (48);

« Integrazione dei ruoli organici del personale salariato della Zecca » (50).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (20).

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 1953 al 30 giugno 1954 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Onorevoli colleghi, sono iscritti finora a parlare su questo bilancio 13 oratori. Sarete certamente informati da parte dei vostri capi gruppo degli accordi che sono intercorsi circa il calendario dei nostri lavori, accordi che prevedono anche in via assolutamente eccezionale delle sedute notturne. Io sono stato vivamente pregato da tutti i capi-gruppo di cercare, ove possibile, di evitarle o di renderle meno numerose. Sono dispostissimo ad assecondare questo legittimo desiderio, ma penso di avere la cortese e cordiale collaborazione dei colleghi affinchè questi interventi numerosi siano contenuti in un limite di tempo ragionevole.

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

MENGHI. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, anche quest'anno il bilancio dei Trasporti porta la documentazione di un grande miglioramento nelle Ferrovie dello Stato. Noi sappiamo e lo dissi già in altra occasione che nella vita delle ferrovie si sono notate tre fasi: la fase della ricostruzione vera e propria, la fase della sostituzione di opere stabili alle precarie e la fase, infine, della sistemazione economico- amministrativa delle ferrovie stesse. Tutto ciò, però, non toglie che innovazioni e restauri si facciano di continuo, specie nel campo della elettrificazione.

Intanto continua serrata la lotta ormai annosa tra la rotaia e la strada. Debbono prevalere le ferrovie, deve prevalere l'automezzo? Bisogna considerare caso per caso secondo il mio parere ed occorre che il Ministero prima di distruggere ferrovie primarie o secondarie pensi che in definitiva esse hanno importanza politico-sociale preminente, in quanto che trasportano le masse e compiono servizi di eccezionale rilievo. Ma la rete stradale va migliorata. Il traffico degli autoveicoli aumenta sempre più. Occorre perciò adeguare ad esso le vie d'Italia. Per questo invocai l'anno scorso, anche nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, una intensificata costruzione di autostrade sia trasversali che longitudinali. Seppi allora in proposito con piacere che esisteva già uno schema di legge per la nazionalizzazione delle strade provinciali e la provincializzazione delle comunali. A che punto è, onorevole Ministro, questo progetto? Da una relazione ufficiale del Ministero dei lavori pubblici apprendiamo che molto si è fatto per le strade nell'Italia meridionale e di più ancora sarà fatto per l'avvenire. Il programma di costruzioni stradali della Cassa del Mezzogiorno prevede una spesa, entro quattro anni, di ben 160 miliardi. Il Ministero dei lavori pubblici provvederà, con i fondi del suo bilancio, alla costruzione entro 10 anni di 2.800 chilometri di nuove vie, onde allacciare Comuni e centri isolati, con spesa di 47 miliardi di lire. L'A.N.A.S., entro quattro anni migliorerà e sistemerà quattromila chilometri di strade statali nel Mezzogiorno, non ancora polverizzate, con spesa di 40 miliardi. Quindi entro il 1960 nell'Italia meridionale si avrà la costruzione di circa 10 mila chilometri di nuove strade, con una spesa di 157 miliardi e la radicale sistemazione di 14 mila chilometri di statali e provinciali con spesa di 90 miliardi, così che la spesa globale sarà di 247 miliardi. Ora se è vero che questo progetto è in parte già attuato ed in parte dovrà essere sviluppato negli anni futuri, fino a consumare la cifra di 247 miliardi, domando all'onorevole Ministro quali somme si intendono stanziare a vantaggio dell'Italia centrale e settentrionale, oltre le già spese e preannunciate nel 1952 dal ministro Aldisio?

Si è detto che bisogna agevolare le autolinee. Ma perchè quando si dànno le licenze ci si appella sempre alla legge 28 settembre 1939 per cui i concessionari hanno l'esercizio solo per un anno? È chiaro che con questo sistema di permessi a singhiozzo le autolinee non miglioreranno mai e i loro parchi automobilistici resteranno allo *statu quo*. Ecco quindi provato che è necessario dare una tranquillità di contratto ai concessionari, anche per dare

loro la possibilità di ammortizzare il capitale impiegato nell'azienda.

Passo a trattare il secondo punto del mio discorso, per cui soprattutto ho preso la parola: le comunicazioni tra Roma e il Lazio. Se ne è discusso tanto. Ne feci oggetto di una prima interrogazione nientemeno nel luglio 1948, e me ne occupai poi in bilanci successivi e per la legge sull'adeguamento delle sovvenzioni che si accordavano alle ferrovie secondarie. Perfino quando si discusse la legge speciale per Roma sollecitai la pubblica civica amministrazione a migliorare e curare meglio le comunicazioni tra Roma e il Lazio. Il 9 febbraio 1951 su mia presentazione il Governo accettò e il Senato approvò questo ordine del giorno:

« 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 ».

Ma che cosa ha fatto il Governo sino ad ora?

Pochi giorni fa si è tenuto un convegno a Fiuggi per stabilire se la S.T.E.F.E.R. dovesse essere soppressa o meno. Onorevole Ministro, non v'è dubbio che l'esercizio deve essere conservato.

Presidenza del Vice Presidente BO

(*Segue* MENGHI). Ed anche i tronchi secchi non debbono essere eliminati fino a che non si sostituiscono adeguatamente e secondo le richieste dei Comuni interessati. Il servizio dovrà essere migliorato con rettifiche di tracciati, con binari raddoppiati e in sede propria, con nuovo materiale rotabile, con agevolazioni di orari, con tariffe ridotte, ecc. Si dice dal Comune di Roma che l'esercizio della S.T.E.F.E.R. per la Roma-Fiuggi è passivo. Orbene lo assuma lo Stato essendo esso di pubblica utilità. Del resto non è un mistero che il Governo di quando in quando dà alla S.T.E.F.E.R. sovvenzioni a suon di miliardi e non più di semplici milioni. Per poi risolvere il problema delle comunicazioni tra la Capitale e la Provincia occorre un convegno non affrettato come quello di Fiuggi, ma come lo proposi io con l'ordine del giorno del Senato di circa tre anni fa. Anche le autolinee vanno migliorate. Alcune autocorriere si riempiono di viaggiatori nella stazione di partenza ed ospitano quelli dei paesi successivi alla meno peggio e spesso sono lasciati a terra per mancanza di posti.

Le comunicazioni tra Roma e Provincia sosoprattutto si debbono studiare e migliorare e non solo nel settore dei Castelli romani, ma anche tra la Capitale e il palestrinese, il tiburtino, il sublacense, la Sabina, insomma tutto l'*hinterland*.

Perchè, ad esempio, si ritarda l'approvazione del grandioso progetto dell'autostazione che dovrebbe essere costruita presso la stazione di Termini? Si deplora la congestione del traffico delle strade di Roma, ma intanto si ritarda a dare il via ad una iniziativa tanto utile e tanto decorosa per la capitale d'Italia.

Questa con l'andare degli anni dovrà gareggiare con le altre grandi capitali del mondo, le quali si sono aggregate anche i sobborghi, in cui hanno fatto costruire case per impiegati, per operai, per professionisti, ecc. allo scopo precipuo di decongestionare le metropoli. Facciano, perciò, case, molte case l'I.N.C.I.S., l'I.N.A.-Casa, gli istituti popolari ecc. in Provincia.

Perchè poi non accordare agli impiegati l'orario unico, di modo che possano tornare presto ai paesi laziali e curare meglio gli interessi e l'educazione delle loro famiglie?

Si deplora l'aggravamento dell'urbanesimo, ma nulla si fa per combatterlo. È ormai ora che le Autorità tutte si decidano ad affrontare i problemi di cui ho fatto cenno nel mio discorso onde risolverli sollecitamente nel pubblico interesse e soprattutto per permettere di espletare alla capitale d'Italia la sua alta funzione storica, politica e sociale. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, in relazione all'annoso problema del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie in Piemonte ed alla connessa questione della trasformazione del sistema da trifase in corrente continua, invita il Governo a: 1) elettrificare col sistema a corrente continua il tratto di linea Milano-Torino contemporaneamente al percorso Venezia-Milano che risulterebbe già deliberato dai competenti organi delle Ferrovie dello Stato; 2) trasformare il tratto della linea Genova-Torino-Modane nel sistema già adottato per le altre grandi linee italiane per conseguire uniformità di criteri e conseguente maggiore facilità e sicurezza di esercizio, senza ricorrere a ripieghi tecnici che non darebbero le garanzie di regolarità al servizio che si avrebbe dalla uniforme elettrificazione; 3 *a*) aumentare il numero dei convogli e la velocità di percorrenza per ritornare entro un ragionevole limite di tempo alle condizioni dell'anteguerra; *b*) costruire e ricostruire importanti linee di comunicazione ».

PRESIDENTE. Il senatore Carmagnola ha facoltà di parlare.

CARMAGNOLA. Signor Presidente, onorevoli senatori, con il mio ordine del giorno ho inteso sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro dei trasporti alcuni problemi di particolare interesse della regione piemontese e di altre regioni che confinano con il Piemonte, particolarmente della Liguria. Sono conosciute le conseguenze che derivano da questo stato di cose specialmente a causa della mancata trasformazione della corrente trifase in corrente continua. Se ne è parlato più di una volta, ma alle promesse non hanno fatto seguito i risultati, per cui ho inteso richiamare ancora l'attenzione del Ministro nella speranza di un risultato positivo nel più breve termine possibile. Il ritardo dei treni che partono da Roma ed arrivano a Torino è ormai una cosa consuetudinaria. I tecnici affermano che questo dannoso inconveniente lo si deve prevalentemente alla situazione delle stazioni di Genova, che, per la loro area limitata, non permettono quelle libertà di movimento che si hanno nelle altre stazioni di transito. Lavori per evitare questo inconveniente sono stati fatti specialmente a Genova-Brignole, ma molto rimane ancora da fare per conseguire lo scopo. Mi è stato detto che il ritardo all'esecuzione definitiva di questi lavori lo si deve anche a degli interessi locali che si muovono in senso contrario al programma dell'amministrazione ferroviaria, interessi che si affermano intorno alla stazione Principe e cercano di resistere perchè non venga a perdere la priorità avuta finora sulla stazione Brignole.

Comprendo e in parte giustifico le ostilità dei supposti danneggiati da una determinata operazione, ma sarebbe increscioso se l'Amministrazione ferroviaria dovesse rallentare i suoi lavori unicamente perchè ci sono questi interessi locali che valutano diversamente la esecuzione di un programma di lavori pubblici. Se le ferrovie dello Stato riuscissero in breve tempo a togliere l'ostacolo delle stazioni genovesi al normale funzionamento dei collegamenti ferroviari tra il Piemonte e le regioni del centro-sud Italia, verrebbe a perdere importanza la trasformazione della corrente da trifase in continua per il tratto Genova-Torino-Modane agli effetti della rapidità delle comunicazioni.

Tale trasformazione avrebbe però sempre valore per conseguire la alimentazione uniforme dalla frontiera italo-francese e cioè da Modane fino a Reggio Calabria e ne guadagnerebbe anche il nostro prestigio nei confronti degli stranieri che viaggiano su quella linea, e ciò per la minore fermata a Genova e la maggior velocità dei convogli alimentati a corrente continua. Sono stato informato che, allo scopo, certamente lodevole nel movente e nelle finalità, di dimostrare che la zona del Piemonte e in particolare la città più popolata di quella Regione, Torino, non sono trascurate nelle loro esigenze di ottenere quanto da tempo hanno le altre città italiane più importanti, l'amministrazione ferroviaria avrebbe allo studio la costruzione di raddrizzatori di corrente per locomotori trifase, il cui tentativo vorrebbe ottenere il massimo risultato col minimo sforzo. Nei due compartimenti di Torino e di Genova mi hanno riferito che vi sono circa 500 locomotori trifase, patrimonio rilevantissimo, prima di distruggere il quale è necessario uno studio accurato. Certamente

la sostituzione di questo materiale a corrente trifase con altro a corrente continua costerà un patrimonio che raggiungerebbe la cifra della decina di miliardi. Ed è per questa ragione forse che l'Amministrazione delle ferrovie è un po' perplessa e cauta a intraprendere i necessari lavori di trasformazione della corrente. Ma d'altra parte mi domando se l'applicazione del trasformatore dia quelle garanzie di continuità del servizio che si avrebbero certamente con la sostituzione del sistema di alimentazione da farsi sia pure in tempo più lungo. Ho interpellato in merito ingegneri delle Ferrovie dello Stato addetti al servizio trazione e mi hanno manifestato il loro dubbio sul risultato tecnico e funzionale dell'applicazione del raddrizzatore. A parte la spesa che si prevede rilevante, è l'accorgimento tecnico che non dà assicurazioni di continuità del servizio che vorrebbe invece essere raggiunta nell'intento di evitare i continui ritardi.

Queste considerazioni spiegano il punto 2 del mio ordine del giorno in cui chiedo che si provveda al miglioramento di questa linea « senza ricorrere a ripieghi tecnici che non darebbero la garanzia di regolarità al servizio quale si avrebbe invece con la uniforme elettrificazione ». Raccomando all'onorevole Ministro di tenere nel dovuto conto lo scetticismo dei tecnici sull'applicazione dei raddrizzatori ai locomotori trifase. Questo annoso problema del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie fra Genova e Torino e del Piemonte in genere deve essere affrontato col serio impegno di risolverlo, ferma restando la doverosa continuità degli sforzi tecnici e finanziari per migliorare le due stazioni genovesi che sono il punto base per conseguire l'osservanza degli orari e un minor tempo di percorrenza. Pare a me che si potrebbe fare un piano esecutivo di lavori di trasformazione del sistema trifase nel sistema a corrente continua nel tratto Genova-Torino-Modane, che tenga conto dei mezzi finanziari che si potranno disporre nella parte straordinaria di alcuni esercizi e dello smobilizzo del parcheggio a corrente trifase in dotazione ai due compartimenti di Torino e di Genova, nonchè della riduzione del valore a magazzeno, indubbiamente ingente, per assicurare l'efficienza delle apparecchiature e soprattutto dei locomotori.

Stabilito ad una certa data l'inizio dei lavori, data che non dovrebbe andare oltre il primo gennaio 1957 (come vedete do un buon margine di tempo, preoccupato appunto dell'impegno finanziario che richiede questo lavoro preventivato da alcuni tecnici, per tutto il Piemonte, nella cifra di circa 100 miliardi) si avrebbe la possibilità di ridurre, notevolmente, pur garantendo la regolare continuità del servizio, il valore del materiale in dotazione a corrente trifase, tanto a magazzeno che in esercizio.

A nessuno sfuggirà la rilevante diminuzione del danno economico che, con questo piano esecutivo e di studio, si potrà realizzare con l'immediata sospensione di acquisti di quasi tutti i pezzi richiesti dal sistema di alimentazione trifase, nonchè col graduale smontaggio di locomotori fuori servizio per guasti alle apparecchiature.

Alla fine dei tre o quattro anni che ci separano dall'inizio dei lavori il valore a magazzeno sarà molto ridotto ed anche il parco locomotori diminuirà, con la conseguente diminuzione del danno economico all'azienda ferroviaria. È da tener conto che tale patrimonio andrà sempre più riducendosi nei pochi anni che seguiranno questi lavori di trasformazione, sino alla totale abolizione del materiale per corrente trifase ed all'adozione di quello a corrente continua.

Sono idee queste cho ho formulato al fine di contribuire alla risoluzione di un problema che è veramente sentito dai piemontesi. I tecnici delle Ferrovie dello Stato, che per nostra fortuna sono di grande valore, troveranno la soluzione; basterà investirli del problema. Rinviare ancora ogni preciso impegno in merito sarebbe malamente giudicato dai piemontesi, i quali troverebbero un'altra ragione alla già diffusa persuasione della scarsa attenzione da parte dei poteri centrali verso la loro zona tanto industre e laboriosa.

Per la parte del mio ordine del giorno che invita il Governo a elettrificare col sistema a corrente continua il tratto Torino-Milano, contemporaneamente al percorso Venezia-Milano, che risulterebbe deliberato dai competenti organi delle Ferrovie dello Stato, non occorre che mi soffermi molto a spiegare le ragioni. Comprendo che questi investimenti di capitali debbono trovare possibilmente la loro

contropartita nell'ammortamento entro un certo numero di anni; e questo sarà realizzato, mi è stato assicurato, per il tratto dell'elettrificazione Milano-Venezia. Il numero dei viaggiatori e dei trasporti vari è tale su quella linea da permettere il buon fine dell'operazione entro un tempo relativamente breve, mentre sembra che questo ammortamento non sarà possibile ottenerlo per il tratto Milano-Torino, per il minor traffico di viaggiatori e il minore quantitativo di merci che viaggiano su quel percorso. Tuttavia, pur consentendo nel dovere che incombe a tutti di ben amministrare il denaro pubblico, non ritengo che si debba limitare l'esame dell'elettrificazione del tratto Milano-Torino alla sola parte economica dell'ammortamento entro un determinato periodo di tempo.

Trattasi di un servizio pubblico che interessa tre provincie: Novara, Vercelli, Torino, e pertanto con l'elettrificazione di questo percorso si realizzerà il sistema di trazione uniforme in tutte le maggiori linee delle ferrovie dello Stato. Ripartito quindi negli anni l'ammontare della spesa e la relativa esecuzione dei lavori, realizzeremo un miglioramento nelle comunicazioni ferroviarie per la maggiore facilità e sicurezza dell'esercizio, il quale deve seguire, con la gradualità richiesta dalle nostre disponibilità finanziarie, sia pure, i progressi della tecnica nell'importante ramo dei trasporti.

Al terzo punto del mio ordine del giorno domando l'aumento dei convogli e della velocità di percorrenza per ritornare, entro un ragionevole periodo di tempo, alle condizioni di anteguerra. Confrontando un orario del 1939 ed uno del 1952 appaiono evidenti le progressive diminuzioni dei convogli e della loro velocità. Cito qualche esempio: nel 1939 i treni Torino-Roma erano 11, nel 1952 sono stati ridotti a 9, nell'estate del 1953 sono stati portati a 10, ma sono destinati a ritornare 9 il 31 ottobre, data in cui sarà sospeso il treno n. 35. I tempi di percorrenza sono fortemente aumentati: nel 1939 i rapidi erano 3 che facevano il percorso Torino-Roma in questi tempi: R. 551 percorrenza ore 6,55; R. 53 percorrenza ore 8,35; R 557 percorrenza ore 6,55. Sono due i rapidi del 1953 i quali impiegano lo stesso percorso: R. 51 percorrenza ore 9,07; R. 57 percorrenza ore 9,08. Tralascio di fornire altri esempi, di altre linee da e per Torino, tutte peggiorate in confronto al periodo anteguerra. Voglio soltanto mettere in evidenza che attualmente la comunicazione più rapida tra Roma e Torino è data dal rapido R. 522 via Firenze-Bologna-Piacenza, che parte da Roma alle 10,15 e che, con coincidenza a Piacenza alle 16,20 giunge a Torino alle 19,13; tempo del percorso ore 8,58, che non si può raggiungere per la normale via di Livorno-Genova.

CORBELLINI. C'è l'elettrotreno.

CARMAGNOLA. Nel 1939 c'era un'automotrice da Torino a Livorno e si percorreva il tratto Torino-Roma con oltre due ore in meno dell'orario attuale.

Parecchi quindi sono i problemi da risolvere per il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie in Piemonte: l'accennato cambio della corrente di trazione, il rifacimento dell'armamento di molte linee, la costruzione della linea Garessio-Imperia, la ricostruzione della linea Cuneo-Nizza, previo accordo con la Francia, l'aumento dei convogli, la diminuzione dei tempi di percorrenza, il migliore coordinamento tra la linea principale e le coincidenze con le linee radiali piemontesi, ed altri ancora.

CONDORELLI. Provi a venire in Sicilia o in Basilicata per vedere quanto tempo impiega.

CARMAGNOLA. Conosco anche le vostre necessità.

Quella regione, insomma, domanda al Ministero dei trasporti ed all'Amministrazione ferroviaria l'impegno di risolvere a fondo questi problemi che non interessano solo quelle popolazioni ma hanno un interesse economico per tutto il Paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cermignani, 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 impegna il Governo — e per esso particolarmente il Ministro dei trasporti — a voler istituire in Pescara un compartimento delle Ferrovie dello Stato nell'interesse dell'Abruzzo e Molise la sola Regione ad esserne tuttora priva fra le altre d'Italia con grave danno dello sviluppo dei propri interessi commerciali, economici e sociali ».

PRESIDENTE. Il senatore Cermignani ha facoltà di parlare.

CERMIGNANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sin dal 1865 — e vi prego di non spaventarvi perchè vedrete che arriverò subito al 1953 — quando ebbe inizio la costruzione della linea ferroviaria Bologna-Otranto, fu avvertita la necessità di istituire in Castellammare Adriatico, ora Pescara, un ufficio atto a seguire e dirigere la costruzione stessa, assumendo detto ufficio via via nel tempo denominazioni diverse, come ufficio manutenzione, ufficio del mantenimento ed infine ufficio dei lavori, pur conservando sotto queste diverse denominazioni sempre l'identica funzione originaria.

Di questo ufficio facevano parte un ingegnere capo, tre ingegneri capo reparto, quattro geometri e disegnatori, circa venti impiegati amministrativi più una diecina di unità tra inservienti e canneggiatori. Così costituito l'ufficio lavori assunse importanza sempre crescente, spingendo la propria zona di competenza fino ad Ancona e Foggia. Nel 1932, epoca in cui la sezione lavori di Pescara fu soppressa, aveva giurisdizione sulle linee Pescara-S. Benedetto del Tronto, Pescara-Termoli, Pescara-Sulmona-Aquila, Porto D'Ascoli-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo. I componenti della sezione lavori in grandissima parte furono trasferiti, con la soppressione, in Ancona presso il compartimento che accentrò in sè, suppongo, anche la competenza delle soppresse sezioni lavori di Sulmona e dell'Aquila.

Il governo fascista giustificò allora i provvedimenti invocando la necessità dell'economia e la pretesa della migliore utilizzazione del personale facente parte dei detti uffici. La prova, però, fu ritenuta del tutto negativa e nel 1946-47, incalzando i lavori di ricostruzione delle ferrovie statali, il Ministero comprese la necessità di ricostituire le maggiori sezioni lavoro e tra queste quelle di Pescara, Pisa, Foggia, Salerno, Catania ed altre soppresse nel 1932. Nel 1946 Pisa fu destinata, prima tra le altre, a ricostituire la propria sezione lavori, senonchè, per effetto delle distruzioni subìte durante il periodo di guerra, mancando perciò la possibilità di ricettare gli impiegati che avrebbero dovuto far parte degli uffici, il Ministero addivenne alla determinazione di non parlar più della ricostituzione delle soppresse sezioni-lavoro. Pertanto, avendo l'Amministrazione ferroviaria soprasseduto a dette ricostituzioni, vennero a crearsi deficienze e ritardi proprio nelle sedi dove maggiore era la necessità di ricostruire il patrimonio ferroviario in breve tempo. Attualmente — per quel che ci riguarda — noi abbiamo a Pescara soltanto un gruppo reparto lavori, (una quarantina circa di impiegati), addetto, sì, proprio a quei compiti, ma ridotto di numero e d'importanza e di troppo scarsa autonomia rispetto alla Sezione di cui in questione. Ciò nonostante, da qualche tempo c'è nella cittadinanza un giustificato allarme che si riferisce all'intenzione, non sappiamo se dell'Amministrazione centrale o del capo compartimento di Ancona, di sopprimere anche questo ufficio, riducendo la sua funzionalità come importanza e come numero di impiegati. Il signor Ministro, spero, nella sua risposta vorrà chiarire fino a qual punto possa ritenersi giustificato questo allarme, perchè fino ad oggi, nonostante i telegrammi inviati dalla Camera di commercio, dall'amministrazione provinciale e dalla amministrazione comunale di Pescara, noi abbiamo avuto solo una risposta da parte del direttore generale delle ferrovie, risposta che chiede agli interessati da chi sia partito l'allarme. Per la verità mi sembra che sia una maniera curiosa di rispondere con una domanda. Comunque sono giustificati o meno questi allarmi? Vogliamo sapere qualcosa di preciso. Naturalmente certe questioni non si arrestano nell'àmbito degli uffici interessati, sono problemi che interessano l'intera popolazione di una città, e l'intera regione, perchè la richiesta della costituzione di un compartimento

in Pescara non è problema che riguarda Pescara come città, ma gli interessi di tutta la regione abruzzese e — se l'indicazione è fatta per Pescara — ciò mi pare ovvio trattandosi di una città di particolare importanza ferroviaria.

Chiedo ai colleghi la cortesia di voler ascoltare ciò che gli enti interessati hanno espresso al Direttore generale delle Ferrovie dello Stato in merito al problema. Il Sindaco di Pescara ha così telegrafato, in data 14 luglio 1953: « Invoco l'intervento vostra Eccellenza inteso ad evitare smembramento reparto lavori Pescara preannunciato varie fonti et stampa regionale. Tale smembramento pregiudicherebbe continuità funzionamento imprese locali addette lavori manutenzione ordinaria et straordinaria, continuità lavoro numerosi operai et impiegati imprese predette et rappresenterebbe atto vera ingiustizia confronti unica regione priva compartimento ferroviario. Imminente elettrificazione linea Pescara-Sulmona et raddoppio et elettrificazione Ancona-Foggia importano in permanenza gruppo lavori et ritorno sezione lavori soppressa anno 1932. Voto auspicato dal Consiglio comunale. Certo favorevole accoglimento presente istanza ringrazia sentitamente etc. ».

Il Presidente della Camera di commercio ha così telegrafato: « Risulta sarebbe in esame proposta smembramento et conseguente soppressione gruppo reparto lavori Pescara. Provvedimento determinerebbe intralcio funzionamento singoli reparti et arrecherebbe serio pregiudizio imprese locali addette lavori speciali et manutenzione ordinaria, costrette recarsi continuamente Ancona. Abruzzo est regione italiana senza compartimento, et perciò obiettiva serena valutazione importanza ferrovia Pescara dimostra ingiustificabile soppressione gruppo esistente et impone invece ricostituzione Pescara almeno sezione lavori da tempo auspicata et indispensabile in vista elettrificazione Pescara-Sulmona et elettrificazione et raddoppio linea Ancona-Foggia, nonchè definitiva et indilazionabile sistemazione locali impianti servizio. Interprete vivo allarme categorie economiche provincia questa Camera invoca personale intervento Eccellenza vostra per provvedimenti di giustizia mediante elevazione Pescara at sezione lavori.

« Certo sue favorevoli determinazioni ringrazio et ossequio ».

Il Consiglio comunale di Pescara, nella seduta del 18 luglio 1953 ha votato questo ordine del giorno: « Il Consiglio ad unanimità di voti espressi per alzata e seduta delibera di approvare il seguente ordine del giorno: " A seguito delle voci che insistentemente corrono su un possibile trasferimento da Pescara ad Ancona del gruppo reparto lavori ferrovie dello Stato, che sarebbe stato deciso dal Ministero dei trasporti, Direzione generale ferrovie, ritenuto che tale provvedimento mentre non giova all'Amministrazione delle ferrovie per la decentralità dell'Ufficio di direzione rispetto alla zona in cui i lavori debbono essere effettuati costituisce una evidente menomazione che viene arrecata a tutta la regione abruzzese e alla città di Pescara che ebbe già a subire altra spogliazione col trasferimento della Sezione lavori. Ritenuto pertanto di dover scongiurare tale pericolo, facendo appello al principio di decentramento che pure è largamente adottato dalle Amministrazioni dello Stato quale mezzo per assicurare lo snellimento del servizio, massima economia e perfetta funzionalità degli organi statali, che a tale effetto si rende necessario l'istituzione in Pescara dell'Ufficio compartimentale, affinchè la regione abruzzese non sia da meno delle altre regioni, fa voti al Ministero dei trasporti, Direzione generale delle ferrovie, affinchè sia scongiurato il provvedimento minacciato e affinchè sia studiata la possibilità di istituire in Pescara l'ufficio compartimentale " ». Come dicevo, la stampa locale non poteva tenersi estranea ad un problema di così grande importanza ed allora si è associata vivamente alle cennate proteste, non sottacendo alcuni aspetti di deteriore campanilismo da parte di una città non della nostra regione e che peraltro non avrebbe motivi per interferire in questione.

In presenza di quella minaccia di soppressione mi limiterò a dare lettura di una deliberazione del Consiglio comunale di Pescara, deliberazione che rimonta al 12 giugno 1950, motivata e perfettamente aderente alle fondate aspirazioni e necessità di una città e di una regione desiderose di adeguarsi ai nuovi compiti: « Il Sindaco riferisce che nell'anno 1932 veniva soppressa e trasferita

al compartimento di Ancona con tutto il personale dipendente la sezione lavori delle Ferrovie di Stato esistente in Pescara, che aveva la seguente giurisdizione: linea Pescara-S. Benedetto del Tronto, Pescara-Termoli, Pescara-Sulmona-L'Aquila, Giulianova-Teramo. Da tale epoca, l'Abruzzo-Molise, oltre ad essere l'unica regione d'Italia priva di un compartimento ferroviario, si è venuto a trovare senza neppure una sezione. Si venne a determinare così uno stato di disagio non indifferente con grave danno delle popolazioni che per necessità varie sono costrette a rivolgersi ora a Roma, ora a Bari, ora a Napoli a seconda della giurisdizione a cui fanno capo. Il crescente sviluppo del commercio e dei traffici ferroviari fa avvertire la mancanza di un compartimento ferroviario nell'Abruzzo che potrebbe avere degna sede a Pescara quale importante centro ferroviario, industriale, commerciale, colmando così la distanza fra Ancona e Bari che è di circa 550 chilometri. È necessario interessare il Ministro dei trasporti affinchè venga attuata la istituzione di un compartimento ferroviario a Pescara, richiedendosi contemporaneamente come primo provvedimento l'immediato ripristino della sezione lavori soppressa nel 1932. Il ripristino di tale ufficio non comporta alcun aggravio finanziario per l'Amministrazione ferroviaria, in quanto basta far rientrare a Pescara sette impiegati trasferiti a suo tempo ad Ancona, tanto più che ognuno di essi ha la propria abitazione qui e vi tornerebbero di buon grado, senza con ciò aggravare il problema degli alloggi: quindi il Consiglio, visto l'articolo 131 della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ad unanimità di voti espressi per alzata e seduta, delibera di far voti al Ministro dei trasporti di istituire a Pescara un compartimento ferroviario, o quanto meno di ripristinare la Sezione lavori ». Deliberazione questa che rimonta al 1950; nel luglio 1953 invece, abbiamo avuto la sgradita sorpresa di sentirci dire che forse anche l'attuale Gruppo Riparto lavori dovrebbe essere smembrato, stando alla stampa, a gloria di Ancona e delle sue gelosie campanilistiche che mal si spiegano. So di chiedere una cosa importante al Governo e al Ministro dei trasporti, e non certo per indulgere ai favori di una ipotetica platea, ma perchè so che questo è mio preciso dovere nell'interesse della Regione, dei suoi traffici, dei suoi problemi sociali. Un ufficio di così specifica importanza richiede ovviamente un adeguato numero di lavoratori: un tale ufficio sarebbe altresì all'altezza di poter decidere su problemi regionali e nazionali, ma che è necessario siano studiati *in situ*. Innanzitutto vi è il problema dello spostamento della stazione ferroviaria e dei servizi collegati, della città di Pescara. Credo che si tratti della sola stazione d'Italia che aspetta ancora la ricostruzione, che l'Amministrazione ferroviaria, è vero, avrebbe già compiuta se si fosse accettato di ricostruirla dove era prima, — non si osò dire come era prima — e cioè in un posto inadeguato allo sviluppo nuovo e crescente della città. Basti dire, onorevoli colleghi, che l'ubicazione della stazione e del tracciato ferroviario impedisce che la città si sviluppi a monte e arresta inoltre il traffico notevole sulla Nazionale adriatica per circa 8 ore su 24, rimanendo chiusi i passaggi a livello anche per le ordinarie manovre di piazzale.

In secondo luogo vi è il problema della elettrificazione del tronco Sulmona-Pescara; inoltre il raddoppiamento del tronco Ancona-S. Severo e relativa elettrificazione.

Sono tutti problemi che interessano la regione abruzzese-molisana e che debbono, come ho detto, essere risolti sul luogo. Ma è inutile che io indichi quali debbano essere i compiti e le funzioni di un ufficio specifico che noi ci auguriamo venga istituito a Pescara. Penso che l'Abruzzo e Molise fra l'altro, debba avere il proprio compartimento in quanto oggi è la sola Regione priva di tale ufficio o, per essere più precisi, è la sola Regione a condividere questo primato di natura negativa con l'Umbria, la quale però ha un'officina per locomotori e macchine ed inoltre ha il relativo deposito di approvvigionamento, vale a dire una specie di contropartita.

Concludendo, reputiamo anche necessario di far riferimento alla città di Verona, la quale ha potuto risolvere i propri problemi ferroviari all'indomani della costituzione di un compartimento nella città stessa. Si chiede perciò al Governo un atto di intelligente giustizia nel-

l'interesse di una Regione che ha sempre dato più di quanto non abbia avuto, di comprensione e di appoggio. Confido nel senso di responsabilità e nella comprensione del Ministro dei trasporti. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barbaro, il quale ha chiesto di poter leggere personalmente l'ordine del giorno da lui presentato insieme al senatore Crollalanza. Il senatore Barbaro ha facoltà di parlare.

BARBARO. Signor Presidente, onorevoli senatori, tratterò brevemente, come è mia costante abitudine, di alcuni problemi ferroviari, che hanno una notevole importanza, anche di carattere nazionale, che perciò meritano di essere affrontati e risoluti con fermezza e lungimirante visione, e che mi permetto di raccomandare vivamente all'attenzione dell'Assemblea e dell'onorevole Ministro, anche in considerazione del fatto che non miro, da parte mia, con l'impostazione di tali problemi a ottenere nuove costruzioni ferroviarie, ma soltanto una migliore e soprattutto più logica utilizzazione di linee esistenti, che sono aperte al traffico da molti e lunghi anni.

Il mio ordine del giorno, che è stato firmato altresì dall'onorevole Crollalanza, si ricollega, opportunamente aggiornato, ad un analogo ordine del giorno, che, molti anni or sono, venne da me presentato e prospettato a un convegno per lo sviluppo economico del Mezzogiorno tenutosi in Napoli. Tale convegno lo approvò in pieno e lo stesso ordine del giorno venne poi da me ampiamente illustrato nell'altro ramo del Parlamento: *Gutta cavat lapidem!* Questa annosa e oggi, come mi auguro, rifiorente deliberazione, le cui proporzioni piuttosto chilometriche sono giustificate spero oltrechè dall'importanza del problema, dall'indole strettamente ferroviaria della tesi, si concreta nei seguenti termini:

« Considerato, che, quasi a base di tutti i problemi meridionali, dopo quelli determinati dalla deficienza di capitali, dal disboscamento e dallo spaventoso disordine dei bacini oroidrografici e dall'abbandono, sia pure temporaneo, delle attività e dei traffici con il continente africano, sta il problema delle comunicazioni, a cui spetta il gravoso compito di superare le difficili condizioni fatte all'Italia dalla sua stessa forma allungata di molo strettissimo proteso nel cuore del Mediterraneo e di avvicinare, specie per quanto concerne le grandi linee ferroviarie, con il perfezionamento, con l'intensità e soprattutto con la celerità dei vari servizi, il Mezzogiorno ai grandi mercati del Centro d'Europa;

considerato, che, particolarmente a sud di Napoli, quasi un laccio emostatico dovuto alle attuali, tristi condizioni delle linee ferroviarie, ne ostacola il traffico rendendo anemica la circolazione;

considerata l'assoluta, imprescindibile, urgente necessità di una linea capace di rapidamente unire il nord al sud e di costituire la spina dorsale del nostro grande traffico longitudinale, sia nazionale, che internazionale;

constatando le grandissime possibilità avvenire della linea jonico-adriatica, che dalla Sicilia, per Reggio e Bari, va a Bologna e Milano, e che trovasi in condizioni favorevolissime per il suo felice tracciato, sempre litoraneo, assolutamente pianeggiante, con curve larghissime e per l'assenza quasi di gallerie e di opere d'arte importanti, e soprattutto per il fatto che il suo chilometraggio virtuale è minore e quindi più favorevole di quello della litoranea del Tirreno Reggio-Roma-Bologna tormentata da frequentissime e gravi difficoltà di terreno, che anche se raddoppiata, anche nei tratti delle direttissime, ne rendono impossibili le grandi velocità e soprattutto costoso l'esercizio del traffico;

ricordando, come la ferrovia trans-balcanica, se e quando sarà realizzata, non mancherà di richiamare importanti correnti commerciali verso il litorale jonico-adriatico;

il Senato invita il Governo, affinchè, mediante finanziamenti straordinari da parte della Cassa del Mezzogiorno, metta al più presto in piena efficienza la grande linea Jonica-Adriatica, rafforzandola con il più pesante armamento, debitamente attrezzandola e procedendo alla facile e relativamente poco costosa costruzione del doppio binario e alla integrale elettrificazione per tutto l'intero percorso, in modo che si possano avviare su di essa tutti i treni merci di lunga percorrenza, e istituire treni rapidissimi giornalieri, che con velocità media

di almeno 100 chilometri all'ora raggiungano dalla Sicilia Milano in circa 14 ore, e in modo che si abbia una poco dispendiosa e importante direttissima longitudinale, veramente atta a congiungere intimamente le Regioni meridionali con i loro sbocchi marittimi nel Mediterraneo e per l'Oriente, alle Regioni centrali e settentrionali d'Italia e quindi ai centri e ai mercati dell'Europa tutta ».

A base fondamentale di tale ragionamento e di tale proposta, maturata negli anni, sta un fatto obbiettivo, e perciò inconfutabile, di natura strettamente geologica e geografica; il fatto cioè che il massiccio dell'Appennino gravita per intero e per tutta la sua lunghezza che è di oltre mille chilometri, molto di più, se non quasi totalmente, verso il Tirreno che non verso lo Jonio e l'Adriatico. In conseguenza di ciò tutte le opere ferroviarie o stradali, onorevoli senatori, del versante occidentale della penisola da Ventimiglia a Reggio sono tormentate da continui attraversamenti delle pendici dell'Appennino, che rendono grandemente difficili e costose le costruzioni relative e altissimi i costi di esercizio, che, si badi bene, sono continui, e quindi costituiscono una specie di emorragie, che non hanno termine.

A prescindere dal considerare in questa esposizione molto rapida, come ho detto, le parallele vie marittime ed aeree, la cui importanza, specie di queste ultime, è sempre crescente, è evidente come nella nostra Penisola solo due siano le grandi linee longitudinali, che valgono a collegare il più grande centro commerciale d'Italia, e cioè Milano, e il più vitale nodo ferroviario, e cioè Bologna, alle regioni meridionali ad ai porti ad esse relativi. Di tali due linee, una è quella che da Milano e Bologna, passando per Roma, va a Reggio e successivamente in Sicilia; l'altra è quella che da Milano e Bologna, passando per Bari, arriva a Reggio e successivamente anch'essa in Sicilia. Basta un esame anche fugace dei profili altimetrici, — che io ho sottomano, e che ho tenuti a lungo sott'occhio, — di queste due uniche arterie longitudinali italiane per accorgersi delle profonde differenze, che le caratterizzano e delle possibilità di sviluppo, che ciascuna di esse consente. È evidente e pacifico, in *claris non fit interpretatio* che la linea occidentale, e cioè la Tirrenica, che pur essendo sul mare è una vera linea di montagna, deve superare frequentissimamente imponenti dislivelli, raggiungendo più volte dal livello del mare più di duecento e finanche trecento metri di altitudine, salvo poi a ridiscendere e a risalire, in sostanza compiendo un percorso molto simile, per il carattere puerilmente e balordamente antieconomico, a quello delle « montagne russe », mentre la linea jonica-adriatica...

MASSINI. Speriamo che non ci siano allusioni...!

BARBARO. No, ciò non ha nulla a che fare con la situazione politica, ma, per combinazione, un po' vi coincide.

.....mentre la linea orientale, dicevo, cioè la jonica-adriatica, ha un andamento pianeggiante quasi per tutta la sua lunghezza, corre sul litorale che è amplissimo e di altimetria costante, evitando qualunque attraversamento dell'Appennino, il quale perciò è effettivamente ed anche elegantemente, direi, da essa preso in giro da un estremo all'altro della Penisola (*si ride*).

Non si dica della maggiore lunghezza della linea orientale rispetto alla linea occidentale, giacchè, come dicevo nell'ordine del giorno piuttosto chilometrico, la distanza chilometrica virtuale, come voi mi insegnate, onorevoli senatori, la quale ha una importanza determinante nello studio e nell'esame comparativo di due ferrovie, è a totale, fortissimo, inconfutabile vantaggio della jonica-adriatica. Non si dica che l'elettrificazione ed anche il raddoppiamento della Tirrenica eliminino tali inconvenienti, giacchè, a prescindere dalle difficoltà che le opere relative, anche se e quando saranno ultimate e realizzate, presentano, le caratteristiche negative permangono, come permangono gli alti costi di esercizio, che si riflettono sui costi di tutti i trasporti delle persone e delle cose. Si ricordi che nel solo tratto tra Reggio e Napoli esistono circa 80 gallerie. Si ricordi, che, mentre una macchina a vapore del tipo 745 può portare sulla Tirrenica 450 tonnellate, e viceversa, sulla jonico-adriatica ne porta mille, un locomotore sulla Tirrenica può portare 800 tonnellate e sulla jonico-adriatica, quando sarà elettrifi-

cata, ne porterà 2.000. Si tratta quindi di ridurre quasi a un terzo il costo dell'esercizio dei trasporti, favorendo in modo rilevante i traffici. E questo è il punto essenziale di questo grande problema, che, se risolto, farà realizzare notevolissime economie all'Amministrazione ferroviaria. A conferma di quanto finora si è detto, e cioè di questa proposta che trova sempre più larghi consensi specie tra i nostri valorosi esperti del mondo ferroviario, non si possono non ricordare i primi e veramente benemeriti ingegneri, progettisti e costruttori della rete ferroviaria italiana, i quali prescelsero per il collegamento tra il Continente e la Sicilia il litorale jonico e vi costruirono in soli quattro anni la linea con ponti, si badi bene, previsti fin da allora per il doppio binario. Questa linea fu aperta al traffico venti anni prima della Tirrenica. Ora, quale migliore prova della bontà della mia tesi di questa precedenza nella costruzione e soprattutto di questa prevista e addirittura iniziata costruzione del doppio binario, quando ancora di ferrovie a doppio binario ve ne erano pochissime non solo in Italia ma in tutto il mondo?

La proposta, di cui mi occupo, presuppone, s'intende, il rinnovamento di tutti i numerosi ponti della Taranto-Reggio, e vi concorre il piano di sistemazione dei torrenti, attualmente in corso di attuazione, e di cui non si solleciterà mai sufficientemente la realizzazione completa e rapida, che varrà a restituire all'agricoltura e alla vita vastissimi territori oggi incolti, e varrà anche a facilitare le opere ferroviarie e stradali lungo tutto il litorale. In conseguenza dell'attuale strozzatura, che quasi come dicevo per effetto di un laccio emostatico, rende anemico il traffico a sud di Napoli e di Bari, si determina un arresto della circolazione. Di lacci emostatici io, quale mutilato di guerra, ho una triste esperienza, perchè, purtroppo, proprio per effetto di uno di essi il mio piede stava per andare in cancrena. Quindi i lacci emostatici, se adoperati male e a sproposito, sono pericolosi soprattutto nel traffico ferroviario. Quando stringono troppo e l'anemia conseguente è grave, si passa alla cancrena. Così se manteniamo ancora questa anemia di traffico, corriamo il rischio di mandare in cancrena tutto il traffico del Mezzogiorno!...

In conseguenza della attuale strozzatura, dicevo, si determina nell'estremo Mezzogiorno una specie di *morta gora*, da cui deriva una rilassatezza, senza dare colpe specifiche a nessuno, nei servizi, nella formazione e nella velocità dei treni, di tutte le specie e financo nella scelta delle vetture, ecc.

Ci si mandano in fatti, quasi con cura e con metodo tutte le più antiquate, sporche e sgangherate vetture! In sostanza si verifica presso di noi una grave e grande deficienza rispetto ai servizi del Nord, con serissimo danno per il prestigio del Sud, anche agli effetti del movimento turistico!...

Stando così le cose, non si può non rilevare il fatto assurdo e la tendenza quanto mai illogica di sovraccaricare, — diceva Pietro Verri: « È dura cosa fare buon uso della logica » e diceva una cosa molto giusta, — di soffocare e di congestionare il lato tirrenico e di abbandonare fino all'inverosimile il lato jonico-adriatico, che pure dalla lungimirante competenza dell'onorevole Corbellini è stata ed è indicata come meritevole, senz'altro e in ogni caso, di essere sistemata integralmente e modernamente. Come controprova di ciò l'onorevole Corbellini fece costruire, quando era Ministro dei trasporti, a questo specifico scopo, l'invasatura a tre binari nel porto di Reggio, che è il più capace ed anche il più sicuro e che deve essere completato al più presto essendo posto al termine di tale importantissima linea. È evidente che bisogna però affrontare in pieno il problema, insomma chiudere il circuito e non spezzettarlo come, purtroppo, si è fatto finora!

La Cassa del Mezzogiorno — il cui bilancio non so ancora bene a quale Ministero competa — ha assunto, e ha fatto bene, singoli tratti di questa grande linea, come la Bari-Foggia e la Foggia-Pescara. Ciò risulta anche dal bilancio dei Trasporti. Ma ciò non basta, giacchè occorre, che si veda nell'insieme il problema, altrimenti lo si compromette in pieno. Come in un impianto elettrico, così in questa grande opera, in questo grande problema, che è di sistemazione e non di nuova costruzione, se non si chiude il circuito, non si può far passare la corrente, feconda di vita, di bene, di avvenire!

Realizzata tale grande, storica opera di sistemazione ferroviaria, si potrà e si dovrà smistare ed equilibrare il traffico instradando sulla

linea tirrenica il traffico verso Napoli e Roma e sulla Jonica-Adriatica il traffico di lunga percorrenza per Bologna e Milano. Si otterrà per tal modo, e solamente per tal modo, il decongestionamento, il miglioramento certo dei servizi ferroviari sulla tirrenica, una migliore e quanto mai feconda utilizzazione della Jonica-Adriatica, che abbasserà notevolmente financo il costo e quindi anche il prezzo dei trasporti con grande e generale vantaggio!

Basta fare una statistica del traffico per constatare quali e quanti prodotti, e quali e quante correnti di viaggiatori vanno verso Napoli e Roma, e quali e quanti verso Milano e oltre. È superfluo infine accennare all'interesse strategico di una simile sistemazione ferroviaria; basti ricordare i preziosi e forse decisivi servizi resi da tale linea durante la prima guerra mondiale, quando su di essa, che è stata dapprima scartata, furono instradate decine e decine di treni militari al giorno. È superfluo altresì soffermarsi sui grandi vantaggi, che ne deriverebbero a tutte le altre numerose trasversali appenniniche, dalla Roma-Ancona, dalla Roma-Sulmona-Pescara, alla Salerno-Benevento-Campobasso-Termoli, alla Caserta-Foggia, alla Eboli-Potenza-Metaponto, alla Paola-Cosenza-Sibari, alla Santa Eufemia Lamezia-Catanzaro, alla Gioia Tauro-Gioiosa, la quale ultima deve essere una buona volta completata. Si deve infatti completare e modernizzare la rete delle calabro-lucane; onorevoli senatari, a parer mio, i mezzi di trasporto si sommano, ma non si elidono; tanto è vero che accanto all'aeroplano di Agello e al reattore di De Bernardi vivono, coesistono, camminano altresì il biblico cammello e il... filosofico asinello: tutto si muove specialmente nel mondo moderno; ciascuno nella sfera, s'intende, delle rispettive possibilità. Questo affascinante problema ferroviario che, ripeto, onorevoli senatori, è di esercizio e di traffico più di quanto non sia di lavori e di costruzione, si innesta al non meno affascinante problema di grande attualità dell'attraversamento dello Stretto, di cui dirò qualche parola.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, si ricordi che dopo di lei ci sono ancora parecchi senatori iscritti a parlare.

BARBARO. Non ho parlato che venti minuti: e continuerò per soli altri cinque minuti. Seguo la massima di Platone: « Taci; se non hai nulla da dire di meglio del silenzio », e quindi mi guardo bene dal violare questo insegnamento veramente prezioso.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

BARBARO. Ne prendo soprattutto atto io, considerandola come mia precisa norma.

Credo di non aver troppo annoiato il Senato! Accennerò fugacemente a questo affascinante problema, di cui è appassionato animatore, insieme con molte altre personalità, il Presidente della Camera di commercio di Messina, Grand'Uff. Edoardo Milio Gangemi. Mi sia consentita in proposito qualche osservazione, già fatta in altra sede, e precisamente a Messina, ed anche l'augurio, che l'opera sia realizzata nei limiti, si intende, delle possibilità.

Ponte o galleria? A mio avviso, se sarà ponte, non dovrà essere inferiore ai 100 metri d'altezza, altrimenti potrà essere d'ostacolo alla navigazione. Tutto il naviglio più grande del mondo è sempre, nei millenni, passato e dovrà sempre nei secoli e forse anche nei millenni futuri poter transitare per lo Stretto! Se però si dovesse ancora scegliere fra il ponte e la galleria, sarei più favorevole a questa ultima, che del resto è stata a suo tempo studiata, soprattutto per le seguenti quattro ragioni. In primo luogo perchè più sicura agli effetti bellici; in secondo luogo perchè più sicura agli effetti sismici — durante il più grande cataclisma della storia, quello del 1908, nessuna delle gallerie ebbe mai a soffrire danno salvo quella dei Peloritani, che subì qualche lesione facilmente tamponata —.

CORBELLINI. E quella di Paola.

BARBARO. Ma Paola non fu nel centro sismico e la galleria era forse mal fatta. (*Commenti*). E poi tutte le gallerie giapponesi, al centro sismico più importante e tormentato del mondo, non soffrono danni. (*Cenni di assenso del senatore Corbellini*). In terzo luogo la galleria è meno costosa; infine consentirebbe la massima velocità ai treni; la quale cosa è di decisiva importanza!

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!

La rivoluzione dei trasporti, come io altra volta ho avuto l'onore di chiamarla, che ebbe inizio più di un secolo fa, con l'applicazione del motore ai mezzi di comunicazione. che è tuttora in atto, e che rappresenta una delle più grandi, benefiche, feconde rivoluzioni dell'umanità, anche in Italia ha apportato profondi, salutari, vivificatori sconvolgimenti. Ma questo non basta; non bisogna fermarsi, specialmente in questo settore, in cui il movimento è addirittura vita!...

Onorevoli senatori, se si attuerà questo nostro grande piano di sistemazione ferroviaria, il centro del Mediterraneo e tutto il civilissimo Mezzogiorno d'Italia sarà materialmente, effettivamente, realmente avvicinato nel tempo, se non nello spazio, al settentrione d'Italia ed al centro d'Europa. E gli Italiani, sempre maggiormente affratellati nel lavoro — il che è nei voti di tutti — miglioreranno anche in tal modo la situazione economica della Nazione e contribuiranno alla più rapida e definitiva ricostruzione della Patria! (*Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

PUCCI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ritengo innanzitutto utile rilevare che il senatore Buizza, relatore sul bilancio 1953-54, ha battuto il *record* di cortometraggio, per quanto riguarda la relazione. Questa laconicità però, queste poche pagine, mi spiace dirlo, non sono andate a vantaggio della chiarezza. Noi non abbiamo notato altro che la ripresa di alcune tabelle di dati, sempre utili a rivedersi perchè in esse si trovano sempre elementi per fare efficaci comparazioni, ma non abbiamo certo potuto conoscere la linea politica del Governo in riferimento al problema dei trasporti nel nostro Paese. La realtà, me lo permetta l'onorevole Buizza, è che di fatto la discussione sul bilancio, in Commissione, non è esistita. È un fatto, questo, grave perchè sono venuti a mancare gli elementi di una preventiva discussione e di un approfondimento che sono necessari per avviare la discussione di un bilancio nell'aula parlamentare. Non si può affrontare un bilancio se prima non sia chiarita, in sede di Commissione, l'intenzione del Governo, e non si posseggano gli elementi che da tale intenzione possono emergere.

Ora, a parte le più o meno valide e giuste ragioni che ci verranno portate, di alcune delle quali possiamo anche immaginare il tenore, non vi è dubbio che occorre evitare il ripetersi di simili deficienze di forma e di sostanza, in quanto, abituati ormai a chilometriche relazioni di profondo valore tecnico, me lo consenta, senatore Buizza, e con questo non voglio fare un appunto personale a lei nè a quella che può essere la sua capacità tecnica, non è possibile formulare alcun giudizio sul contenuto della sua relazione, perchè essa non costituisce, praticamente, una relazione.

Mi avvicino rapidamente a quello che vuole essere il centro del mio intervento. Desidero parlare oggi di un problema che quasi sempre non viene dibattuto al Senato, o viene semplicemente sfiorato attraverso elementi di carattere polemico anzichè tecnico, e validi ai fini di un esame profondo di quello che si chiama « il conflitto fra strada e rotaia ».

Da molto tempo, qui al Senato, abbiamo sentito accennarvi, soprattutto attraverso definizioni che suonano « conflitto », « lotta sorda », « destino della rotaia » ecc. A parte il carattere polemico di queste espressioni un po' melodrammatiche, a mio avviso esse definiscono il metodo e lo spirito col quale si affrontano problemi di così ampia portata nel nostro Paese; metodo che è soverchiato non da una « ragion pura », da un esame tecnico economico assoluto, ma è soverchiato, e questo è anche logico, dalla ragione politica, che però

non deriva da un approfondimento tecnico, ma da una approssimazione dei problemi tecnici.

Ora sarà opportuno fare subito un chiarimento iniziale: domandarci quali sono i dati che nascono dall'esame di una situazione dei trasporti che va veramente aggravandosi e che merita non soltanto l'attenzione dei parlamentari e dei tecnici ma che deve essere esaminata da tutto il paese nel suo contenuto reale. Mi sembra che il dire che la ferrovia si deve « difendere » e che « deve respingere » questo attacco dei trasporti su strada, non sia porre il problema in termini esatti. Non si tratta, oggi in Italia, solo del coordinamento dei trasporti fra strada e ferrovia, ma di un problema di carattere più ampio, di carattere generale; cioè del coordinamento di tutti i trasporti: aerei, marittimi, lacuali, terrestri. Ora, non c'è dubbio, che ad un primo esame le cifre portino a deduzioni che possono anche far pensare ad un « destino della rotaia », come ha detto qualche collega nelle passate discussioni sul bilancio dei trasporti, ma noi ci domandiamo: di fronte allo sviluppo enorme che hanno avuto i trasporti, particolarmente quelli aerei, di fronte ai nuovi impianti che si stanno costruendo nel nostro Paese, e parlo di impianti marittimi ed aerei (sia pure di carattere militare), è possibile che noi seguitiamo ad esaminare il problema dei trasporti entro un paraocchi che poteva essere giustificabile venti, trenta anni fa, ma che oggi ci impedisce di tener conto o ci permette di fingere di ignorare la realtà di questi problemi? È giusto? Ma pensate veramente che i porti, gli aeroscali, gli aeroporti, i loro impianti, siano ignoti ai tecnici italiani e stranieri o al popolo italiano? Perchè non se ne deve discutere quando questi grandi organismi hanno riflessi non solo immediati ma soprattutto ed in modo decisivo sul futuro dei nostri trasporti terrestri?

In questo settore siamo ancora una volta divisi in due correnti opposte incapaci di un freddo e calcolato esame: o tutti ferrovieri o tutti autotrasportatori, cioè ad un certo momento non riusciamo a sottrarci, nell'esame di questo specifico confronto, ad elementi sentimentali, il che può anche essere giustificabile, ma che non ha valore tecnico e non ha valore di approfondimento economico. Si può avere una grande simpatia per le ferrovie, si può avere tutta la passione propria dei ferrovieri, cosa che non disconosco, nè all'onorevole Corbellini nè all'onorevole Massini, ed è logico e naturale, ma io credo che loro stessi dovranno vedere sotto un profilo diverso, con un esame sereno, questi nuovi mezzi di trasporto terrestre o meglio questi mezzi che non sono nuovi ma che si presentano in una nuova fase di sviluppo. Occorre coordinamento quindi, ma vorremmo, una sola volta almeno, sentire parlare anche di pianificazione dei trasporti. Non v'è dubbio che questo è uno dei pochi settori ove non si può parlare altro che di pianificazione: un piano può essere non accettato, se volete, in linea politica, ma in linea tecnica, onorevole Corbellini, lei me lo insegna, non si può parlare di ferrovia o di trasporti terrestri, senza pensare ad un piano che ci faccia vedere quali sono le prospettive di sviluppo di questi trasporti.

Esaminiamo brevemente il « piano regolatore delle ferrovie », redatto dalla Commissione ministeriale: in due paginette vi si parla di tutti i trasporti marittimi e dei trasporti aerei, anzi, per questi ultimi, si ha poco più di un titolo senza entrare nel merito. Per quanto riguarda la strada vi si accenna criticando in modo estremamente superficiale le proposte di nuovi tracciati presentati da enti o da organismi privati, con una breve presa in esame, rientrando infine esclusivamente nel problema ferroviario. Ora, non vi è dubbio che di fronte al modo nuovo col quale si presentano i fenomeni economici, di fronte ai quesiti nuovi posti dalla concorrenza interna ed internazionale bisogna, ad un certo momento, domandarci e fissare quali sono i centri di produzione o di arrivo delle materie prime, quali le aree di smistamento, di decentramento di queste materie e dei prodotti, quali i centri di arrivo e di partenza: questi centri si chiamano aeroporti, stazioni terrestri, marittime, ferroviarie, autostazioni; e tutti questi centri devono essere collegati in modo organico e razionale. Non si può parlare quindi solo di ferrovia o di autotrasporti, ma occorre unificare ogni sistema in un unico grande sistema. Ebbene non è nuovo questo concetto: ce lo insegna anche Leonardo quando lo definisce sistema circolatorio sanguigno di un Paese: « l'albero rosso della vita » economica del Paese. È questo si-

stema circolatorio, onorevoli colleghi, che noi dobbiamo esaminare per trarre l'insegnamento di come impostare e vedere il confronto tra ferrovia e autotrasporti su strada, definendo quindi in modo preciso i compiti e i limiti dell'uno e dell'altro mezzo di trasporto.

Vorrei anche accennare al fatto che in questa relazione della Commissione sul piano delle ferrovie si ha l'impressione di essere entro una scatola chiusa: il parere degli esperti è espresso in modo strettamente limitato alle competenze, si ha quasi paura di andare al di là dei propri confini. Spira un'aria di rispetto burocratico che è veramente penosa, e che taglia le ali a qualunque prospettiva. Non è certo possibile pensare che fra dieci anni i trasporti ferroviari siano nelle stesse condizioni di oggi; dovranno intervenire nuovi fattori tecnici, economici, politici. Si sa, ad esempio, che per il trasporto delle merci esiste una deficienza di carri e che i trasporti da e per l'estero avvengono quasi esclusivamente per ferrovia. Perchè allora non si affronta la questione di fondo, perchè non si ha il coraggio di puntare il dito sulla piaga, di dire che c'è, ad esempio, un braccio di tutto il corpo del commercio estero che non funziona? È evidente che il commercio estero può andare bene in un mondo veramente pacificato, ma come ci si può lamentare se il traffico ferroviario è diminuito? Allora bisogna affrontare un'opera non solo di rinnovamento tecnico ma di rinnovamento politico. Invece l'ermetismo burocratico seguita ad infierire in tutto il programma delle ferrovie dello Stato: non vi si parla nè di aree di produzione nè di centri di smistamento; non vi sono programmi, ad esempio, sull'impiego del metano; non si accenna neppure a questa energia nuova a disposizione del nostro Paese. Eppure quali conseguenze potrebbe avere l'impiego del metano nel sistema circolatorio italiano! Io penso che anche un modesto tecnico potrebbe capire quale evoluzione ne deriverebbe per il nostro Paese, ed invece, fino ad oggi, non un minimo riflesso ne deriva per il nostro sistema ferroviario.

Quando finalmente i tecnici italiani avranno il coraggio di affrontare i problemi nella loro realtà? È evidente che sussistono ancora interferenze, vi sono compartimenti stagni che si chiamano giurisdizioni, competenze, responsabilità. Ma dove finisce la responsabilità del Ministero dei trasporti? E dove comincia la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici, quella della Marina o dell'Aviazione? Io non ho la fortuna di essere molto addentro agli uffici studi dei singoli Ministeri, ma debbo osservare che fra di essi non vi è scambio di esperienze nè di consultazioni nè di risultati. Ogni Ministero tiene gelosamente custoditi in sè i propri segreti d'ufficio! (Così infatti li chiama).

In questi giorni a Modena un direttore compartimentale del Ministero dei lavori pubblici sta procurando un grosso favore alle ferrovie dello Stato togliendo dalla via Emilia un passaggio a livello, cioè togliendo dalla circolazione stradale italiana un elemento di perturbazione: tenete infatti conto che davanti a questo passaggio a livello si fanno sette ore di fermata giornaliera per il transito dei treni. Ebbene questo direttore compartimentale ha dovuto venire fino a Roma a pregare lungamente il Ministro dei trasporti che ha compreso l'importanza di quest'opera e ha dato il permesso per il rallentamento dei treni. Ciò non è avvenuto in modo facile ed organico attraverso un semplice scambio di note d'ufficio fra Ministeri interessati, ma quel funzionario ha dovuto compiere un lungo viaggio perchè si effettuassero i rallentamenti necessari per la costruzione del sovrapassaggio.

Questa è una critica che può rivolgersi in generale alla lentezza della macchina burocratica; ma permettetemi di dire che poichè i trasporti vanno sempre più veloci, bisogna che almeno diventino più veloci gli scambi interni fra i vari Ministeri.

Noi auspichiamo inoltre che ci sia in Italia una persona responsabile di tutto il settore trasporti: questa responsabilità potrà anche essere suddivisa fra i vari Ministeri, ma tutto deve fare capo ad una stessa persona. Chiediamo anche che si attui il Consiglio superiore dei trasporti perchè esso è ormai una necessità inderogabile; domandiamo che esso non diventi un altro organismo pletorico, con decine di tecnici, lontano dalle esigenze reali del Paese. Chiediamo quindi che, per la sua formazione, si tenga conto della necessità che vi siano inclusi i rappresentanti di queste esigenze reali, con pieno diritto d'interloquire sul problema:

intendo parlare degli utenti che sono parte fondamentale interessata, quelli cioè che pagano, che usano il mezzo di trasporto, che tutti i giorni si sacrificano per le deficienze del servizio, e sia rappresentata inoltre la voce dei lavoratori che sono il motore intelligente e instancabile dei trasporti.

Io sono certo che lei, onorevole Ministro, che da poco tempo è entrato a far parte della grande famiglia dei ferrovieri, non solo si sentirà onorato ma avrà anche coscienza che tutti collaborano nel suo Ministero, dal più alto funzionario al semplice manovale, con grande senso del dovere. Quando pensiamo a forme di nazionalizzazione, quando ci troviamo di fronte alle serie difficoltà che vi sono connesse, pensiamo alle Ferrovie dello Stato: come potrebbe funzionare una macchina così complicata e precisa senza una forza unificatrice che lega tutti quanti? Questa forza è la coscienza della responsabilità. Ognuno è responsabile non con una responsabilità indeterminata, ma diretta e consapevole.

Credo che i ferrovieri debbano essere elogiati tutti quanti per questo alto senso della responsabilità che fa loro superare difficoltà enormi. Ne sia esempio la quasi completa ricostruzione delle ferrovie!

Per concludere sarà bene dire, signor Ministro, che noi auspichiamo che, a presentazione del nuovo bilancio questo non solo sia preceduto dalla relazione della Commissione, ma da un vasto esame della situazione dei trasporti nel nostro Paese vogliamo conoscere non solo la situazione, ma quale è l'indirizzo, quali le prospettive generali che sono di fronte a noi. Gli aridi numeri, anche se interpretati con intelligenza, non sono sufficienti: bisogna assumere una precisa responsabilità anche nel settore delle logiche previsioni di sviluppo dei trasporti ferroviari.

Per quanto riguarda poi il bilancio dei trasporti su rotaia in concessione è evidente che l'economia italiana non consente, malgrado tutta la migliore volontà, che i cittadini italiani diventino gli integratori perpetui delle passività di queste ferrovie, che, malgrado la legge sul rammodernamento, costituiscono degli autentici pezzi da museo storico dei trasporti

Ma la nostra economia non consente nemmeno che il Governo si disinteressi o resti ancora troppo estraneo alla situazione dei trasporti su strada: occorrono decisi ed immediati provvedimenti contro l'assoluta indisciplina nella circolazione, contro quella cosidetta libertà del traffico che di fatto è una autentica anarchia dei trasporti, anarchia che significa perdita economica effettiva, perdita di beni eccezionali, quali le vite umane, e di prodotti di qualità mai più recuperabili perchè distrutti per sempre. Questa disciplina applicata con criteri opportuni e graduali, potrà dare al nostro sistema di trasporti non solo sicurezza ma anche quella caratteristica sociale che oggi è vanto e prerogativa delle Ferrovie della Stato. Non è giusto pensare che le ferrovie possano andare dappertutto, in qualsiasi condizione; dobbiamo pensare invece che la ferrovia deve essere sostituita là dove non vi è altra possibile soluzione tecnico-economica che quella dei trasporti automobilistici.

A questo proposito, signor Ministro, vorrei leggervi un giudizio espresso dal professore Stabilini, ordinario nel Politecnico di Milano, nel corso di una recente conferenza tenuta a Padova e riportata sul Bollettino nazionale degli ingegneri: « Tutti sanno e vedono le conseguenze della trascuranza del Governo; le Ferrovie dello Stato accusano un passivo di 48 miliardi all'anno; le ferrovie secondarie quasi tutte passive, ingoiano ogni anno un certo numero di miliardi sotto forma di sussidi e sovvenzioni. Nè minore è il disordine dei trasporti automobilistici. Corrono su certe strade, dove transitano ancora veicoli a trazione animale e schiere di ciclisti, migliaia di autoveicoli di tutti i tipi, dalla piccola " topolino " all'autopullman velocissimo fino al pesante ed ingombrante autocarro con rimorchio; la velocità non ha limiti e, forti di questa libertà o meglio di questa licenza, i veicoli, specialmente quelli pesanti, corrono spesso nella più assoluta indisciplina di tante altre regole del traffico, e numerosi incidenti, spesso mortali, sono il corollario di questa caotica situazione. Su certe strade, come la via Emilia, in certe ore, il traffico degli autoveicoli è largamente eccessivo, mentre sulla parallela linea elettrificata il traffico potrebbe essere tranquillamente triplicato.

« D'altra parte se si pensa che sulle ferrovie in cui il binario costituisce una linea di per-

corso quasi perfetta, costruita e mantenuta con esattezza al millimetro sulla base di studi che durano ormai da un secolo, con convogli che sono affidati a due persone diverse (macchinista e assistente) con controlli di altro personale (capotreno, ecc.) che in caso di emergenza può intervenire, arrestando il treno, e i treni corrono sotto la protezione di segnali tassativi, a velocità che sono limitate in ogni tronco dalle caratteristiche del tronco stesso, non si comprende come sulle strade dove le segnalazioni hanno ben minore efficienza perchè non sono tassative come quelle delle ferrovie e in ogni caso sono soffocate dalla pubblicità, dove i veicoli sono affidati ad una sola persona, la quale, oltre ad avere la preoccupazione di regolare la velocità ha anche quella di mantenere la traiettoria del veicolo, non si comprende come la velocità debba essere illimitata.

« Penso quindi che, sia pure in via temporanea e con limiti variabili a seconda delle diverse strade, una limitazione della velocità degli autoveicoli si imponga tra non molto come cosa inevitabile ».

Queste autorevoli parole, signor Ministro, fanno eco a quelle conclusioni cui sono arrivati ormai molti congressi, anche se, in occasione del I Congresso di Stresa vi fu una vera « levata di scudi » contro l'ordine del giorno presentato dallo stesso Presidente dell'A.C.I. milanese il quale aveva proposto una limitazione di velocità per tutti i veicoli: contro questa proposta insorsero tutti gli automobilisti e tutti i « velocisti ». Però l'anno seguente, la profonda coscienza che il problema velocità doveva essere inquadrato in limiti ben precisi, ha fatto sì che tutto il Congresso di Stresa fosse dedicato agli incidenti stradali causati principalmente dall'eccesso di velocità.

È ben vero che in quella occasione ci fu un Ministro dei trasporti, il quale, per risolvere il problema del traffico su strada fece una proposta veramente eccezionale, e cioè che i turisti che venivano dall'estero in Italia, dovessero alla frontiera impacchettare le loro automobili in ferrovia, per poi riprenderle in Sicilia o nel luogo di soggiorno destinato.

CORBELLINI. Non ha detto esattamente così.

PUCCI. La non chiarezza della proposta ha comunque suscitato una tale eco di risate, che il Ministro penso ne abbia avuto a sufficienza per non fare mai più simili proposte.

Queste conclusioni, dicevo, sono state tratte a Stresa e nei vari congressi sul traffico in Italia ed all'estero. Il signor Ministro sa meglio di me come in moltissimi Paesi ormai la velocità sia regolata sulle caratteristiche del tronco da percorrere, di modo che in molte strade della Francia e della Svizzera le velocità sono conseguentemente limitate. In quel caso forse è la disciplina stessa dei cittadini che può far giungere al rispetto della norma, ma credo che per lo meno, se non per le automobili private e per le motociclette, almeno per quanto riguarda i trasporti dei passeggeri e delle merci, bisognerà giungere a questa limitazione di velocità.

Su questo punto gli autotrasportatori e i concessionari di autolinee potranno protestare, ma si rassicurino: qualsiasi limitazione e qualsiasi disciplina vincolistica che dovrà essere imposta per trasformare il caos odierno in un complesso organico di regolari servizi in funzione sociale ed economica, non porterà mai all'arresto della produzione e del numero degli autoveicoli in circolazione. Se è vero che nel 1952, come conferma anche la relazione Buizza, in Italia, in Inghilterra e negli Stati Uniti si è avuta una leggera flessione della produzione degli autotrasporti pesanti, ciò che penso probabilmente dovuto a ragioni militari, è pur vero che la produzione automobilistica dal 1938 ad oggi è quasi raddoppiata. Nel 1938 le autolinee in Italia erano circa 3.479, con 100.000 chilometri di percorso, nel 1950 erano 9.000 con 350.000 chilometri di percorso.

Tutti quanti siamo d'accordo nel riconoscere che questo incremento è incremento di benessere o per lo meno rappresenta quel dinamismo che nei trasporti è indice di sviluppo economico, però noi non possiamo pensare che tale sviluppo avvenga ad uso *et libito* dei concessionari delle autolinee. La guerra li ha favoriti, se così possiamo dire, in quanto ha distrutto gli impianti ferroviari: le cifre affermano che la ferrovia ha avuto danni che variano dal 75 all'85 per cento di tutto il patrimonio ferroviario. Ebbene non v'è dubbio, che in questa lunga fase di assestamento e di

ricostruzione, ha avuto buon gioco l'automobile per le sue caratteristiche di elasticità e manovrabilità; e se il popolo italiano ha sempre espresso la propria simpatia e la propria riconoscenza ai ferrovieri che hanno saputo ripristinare impianti e trasporti nelle condizioni più difficili, più tragiche, è pur vero che anche agli autotrasportatori deve andare la nostra riconoscenza, perchè essi hanno saputo superare difficoltà e sacrifici per creare e mantenere i collegamenti distrutti. Però bisogna avere il coraggio (e con questo ci rivolgiamo in modo particolare verso gli automobilisti e in modo specifico ai concessionari delle autolinee e degli autotrasporti merci) di dire che dopo la guerra è nata (lo sappiano anche i ferrovieri) una nuova fase nella storia dei trasporti. Nasce una fase in cui occorre guardare non al contingente, all'immediato; occorre guardare molto avanti nell'avvenire specialmente per quanto riguarda i trasporti su strada. Non occorre solo studiare il problema tecnico ed economico, bisogna esaminarlo anche dal punto di vista sociale, facendo sì che i concessionari di autolinee comprendano che occorre servire innanzitutto la collettività: le autolinee non debbono essere soggette alla sola legge della rimunerazione del capitale investito o essere indirizzate soltanto verso il soprapro-fitto, ma debbono essere indirizzate verso un giusto compenso del trasporto, inteso come servizio sociale cioè patrimonio dell'intera società italiana.

Ora, signor Ministro, se è vero che anche le ferrovie dello Stato in particolari momenti hanno sottoposto i ferrovieri a sforzi enormi — trovo qui annotato ad esempio, nei miei appunti che le 160 persone impiegate nella sola stazione di Modena debbono ancora fare 3.260 giornate di ferie, e gli orari di lavoro settimanale sono ancora dell'ordine delle 56 e 60 ore senza riposo — bisogna però riconoscere che il servizio nel suo complesso ha ancora un profilo umano. Ma se voi questo esame lo andate a fare nei confronti dei trasporti su strada, la realtà è molto diversa. Signor Ministro, la verità è che per mantenere la concorrenza con la ferrovia, per mantenere gli orari e la concorrenza tra le varie società, gli autotrasportatori si sono lanciati in una gara di velocità che non è più un normale servizio ma una rischiosa impresa che crea da un lato pericolo per tutti gli utenti della strada, e dall'altro una situazione di vero e proprio supersfruttamento degli autisti! Anche in questo campo il trovare dei dati, delle cifre e delle statistiche è estremamente difficile: chiedo ai miei colleghi se sono stati capaci di trovare una statistica esatta sul rapporto volume di traffico ed incidenti stradali; vorrei domandare a loro se sono stati capaci (se lo sono stati indichino anche a me quali sono le porte dorate dietro le quali si mantengono questi segreti) di trovare il mezzo per potere valutare quale è il danno economico che subisce la Nazione e quindi il danno da imputarsi nel bilancio generale dell'economia italiana e quindi nel confronto tra il bilancio dei trasporti su strada e il bilancio delle ferrovie, danno dovuto alle conseguenze degli incidenti che si verificano sulla strada. Domando a lei, signor Ministro, cosa accadrebbe se le Ferrovie dovessero dichiarare, solo per un momento, che in una annata si sono avuti per incidenti cinquemila morti e centomila feriti? Se lei dovesse fare questa dichiarazione io penso che le ferrovie si spopolerebbero.

Se noi andiamo invece a vedere nei giornali, unica fonte da cui possiamo tentare attraverso un sistema ancora rudimentale di cogliere dati statistici, troviamo che sono pieni di queste notizie di incidenti stradali; ogni giorno! Ebbene, in questo campo, anche l'A.C.I. ha cominciato a racimolare dati statistici, e così hanno fatto i Comuni e le Provincie e lo stesso Ministero; non tanto per stabilire i mezzi per organizzare una disciplina, ma per riuscire a definire il valore economico della perdita totale che subisce il nostro Paese per simili tragiche evenienze. A Stresa, dove si è avuto un dibattito sull'argomento, un oratore ha parlato di tremila morti e quarantottomila feriti, ma subito un rappresentante degli assicuratori ha sostenuto che i loro bollettini sono più fedeli di ogni statistica ufficiale e dànno indici molto maggiori, quasi raddoppiati. Io ho letto sulla rivista « Trasporti » un articolo riguardante il problema delle assicurazioni, ed ho appreso che gli uffici delle assicurazioni hanno ripetutamente ed invano offerto di collaborare con il Ministero dei trasporti per queste indagini statistiche. Gli assicuratori sono, in un certo senso, un po' pressanti nelle loro attenzioni ed hanno

fini che vanno al di là della pura indagine statistica, ma ad un certo momento io penso che un esame concreto di questa collaborazione potrebbe metterci in condizioni di avere una rilevazione statistica assoluta in questo settore.

Io penso, signor Ministro, che anche lei dovrà sicuramente allargare i confini delle sue funzioni facendo entrare in giuoco, per l'accertamento delle responsabilità degli incidenti, anche l'A.N.A.S. e la Polizia della strada, e si dovrà definire attraverso la rilevazione quanto è colpa delle autolinee, quanto della velocità, e quanto dell'A.N.A.S. o del Ministero dei lavori pubblici. Ebbene, è mai possibile che noi dobbiamo sempre discutere separatamente questi problemi per cui essendo divisi i compiti sono anche divise le responsabilità?

Uno degli elementi iniziali che può portare alla soluzione di un problema così importante quale è quello dei trasporti su strada, è di unificare i servizi, di avere dei trasporti disciplinati, ma è soprattutto quello di avere delle buone strade. Raccomandi, onorevole Ministro, al suo collega, di provvedere concretamente e a fondo nel settore delle autostrade, delle strade, e della circolazione minore. Non basta dire che si è sentito parlare di nazionalizzazione delle strade provinciali e di provincializzazione delle strade comunali, come ha accennato il collega che mi ha preceduto, per affermare che strade e trasporti vanno avviandosi a soluzione in Italia: vada a domandare a qualunque sindaco del nostro Paese quanti chilometri di strade comunali sono state provincializzate. Ecco perchè è necessario fare un piano ed eseguirlo. A dimostrare la carenza di questo piano generale dei trasporti, cui ho accennato all'inizio del mio intervento, oggi in Italia non c'è il più piccolo ente, il più piccolo Comune, la più piccola Provincia, il più piccolo organismo, si chiami esso Automobile Club o Camera di commercio, che non prenda l'iniziativa di proporre qualche soluzione in tema di trasporti, mentre il Ministero « in altre faccende affaccendato », fa da spettatore.

La relazione sul piano regolatore delle ferrovie, in questo campo, è veramente sintomatica. Essa dice: abbiamo esaminato le proposte che ci sono pervenute dalle Amministrazioni provinciali, da vari enti locali, da consorzi, ecc., e... abbiamo ritenuto di prendere in considerazione le proposte seguenti... Ebbene, signor Ministro, bisogna un po' chiarire su questo modo particolare di studiare e di preparare i piani regolatori delle nostre comunicazioni. Vi è forse una sola provincia italiana che non abbia preso un'iniziativa qualsiasi per un'autostrada, o per una galleria, o per un valico delle Alì o degli Appennini? Ricordo che a venticinque anni, appena entrato nell'ordine degli ingegneri di Milano, sentii parlare della Lucarno-Venezia, linea fluviale di alto interesse. Ebbene, ogni due anni non c'era presidente dell'Ordine che non ci chiamasse per esprimerci l'alto interesse che tutti dovevano avere per quel problema. Credo che così si continui a fare ancora oggi, e così anche nei confronti di altri piani, anche se essi sono stati completamente superati dal tempo. Fin d'allora infatti c'era un illustre tecnico, un luminare delle Ferrovie, che affermava sarebbe stato molto meglio fare due buoni binari accoppiati nella Valle Padana, ed un altro luminare che affermava che la linea fluviale avrebbe funzionato senz'altro egregiamente. Noi pensiamo che, ad un certo momento, si dovrebbe avere il coraggio di dire se un certo piano è realizzabile o non è più realizzabile. Nel caso specifico della Locarno-Venezia, ad esempio, signor Ministro, si deve seguitare a discuterne oppure si deve continuare, solo per mantenere buoni rapporti con la Nazione svizzera? Ma allora si possono proporre cento strade, cento canali, certi che la Svizzera darebbe sicuramente il suo assenso per ogni progetto, perchè è nel suo interesse aumentare le sue vie di comunicazione col mare. Ecco perchè si è parlato persino del canale Genova-Svizzera, problema di tale portata economica, finanziaria e tecnica, da fare impallidire il più abile tecnico.

Su tutti questi progetti, su queste proposte, si fanno poi convegni, incontri, studi, si seguitano a spedere molti soldi, e ad un certo punto l'entusiasmo o l'interesse politico fanno dimenticare le possibilità concrete di una realizzazione. Ebbene cosa fa il Governo, perchè non prende mai una sua precisa posizione, una sua decisione? Perchè non determina un indirizzo che guidi e coordini e dia impulso a queste iniziative?

Io, in quest'Aula, ebbi occasione di parlare dell'autostrada Milano-Ancona, e della sua inderogabile necessità. So che oggi si è costituito un consorzio delle Province interessate, ed il progetto è entrato in una fase concreta: ebbene, signor Ministro, non solo il problema è maturo, ma va rapidamente risolto per la situazione insostenibile del traffico lungo la Via Emilia. Chiunque di voi abbia percorso quella strada conosce l'enorme consistenza del traffico che vi si svolge, sa che vi sono sezioni di questa strada che non arrivano a m. 5,80 tra casa e casa, mentre i grandi autobus transitano a velocità di 90 chilometri orari. Tutti sanno che bisogna affrontare questo problema, ma nulla ancora si fa.

Il nostro sistema economico mi pare non possa consentire esperimenti temporanei o provvisori nelle strade o nelle ferrovie ma nel quadro generale deve risolvere i problemi più gravi. Per la Via Emilia, l'Automobile Club, la rivista « Trasporti », e tutti i giornali che si interessano di comunicazioni, sono concordi nel ritenere che ormai la situazione è pericolosa: vi leggerò alcuni dati tratti da una relazione allegata agli atti del Convegno di Stresa, nella quale si fa un'analisi del rapporto fra intensità di traffico e incidenti stradali e del rapporto fra incidenti e mortalità.

Tra il km. 137 e il km. 259 si hanno i seguenti dati:

« A Castelfranco-Emilia nelle vicinanze della saldatura con la statale n. 12 si ha un'intensità di 21.889 tonn. km.; a Modena al km. 147 (innesto statale n. 12) 20.752 tonn. km.; a Reggio-Emilia al km. 173 (innesto statale n. 63) 21.810 tonn. km.; al km. 192 S. Ilario d'Enza 22.915 tonn. km.; a Parma al km. 201 (innesto con Fidenza) 25.774 tonn. km.; al km. 223 Fidenza 25.306 tonn. km.; al km. 223 Ponte Stirone 26.660 tonn. km.; al km. 240 Torrente Arda 25.747 tonn. km.; al km. 259 Bivio Statale per Cremona 25.368 tonn. km. ».

Questi dati dimostrano che tra il km. 137 e il km. 259, si ha il massimo dell'intensità di traffico medio fra le varie strade italiane: ebbene in quel tratto si ha il massimo degli incidenti, e la metà degli incidenti sono mortali. È solo l'analisi di questi dati che deve dettare l'urgenza della soluzione perchè in questo modo non si può più, assolutamente, andare avanti. Lo invocano i cittadini e gli automobilisti; bisogna che l'iniziativa di Milano, di Bologna, delle varie provincie emiliane-romagnole sia aiutata. Bisogna fare qualche cosa di concreto per salvare migliaia di vite umane; dare il primo esempio di un'autostrada razionale ed attrezzata, là dove vi è la ragione e l'esigenza di costruirla.

Un altro punto importante che riguarda la concorrenza fra strada e ferrovia e che indica una delle ragioni per le quali i commercianti abbandonano sempre più il trasporto merci per ferrovia, è la conoscenza troppo esatta, da parte degli agenti delle imposte, della quantità di merce trasportata dalle singole ditte.

Anche in questo caso bisogna guardare la realtà in faccia.

Nella relazione di un professore del Politecnico di Milano, si legge: « Molti non sanno che, non molti anni or sono, prima della guerra, le Ferrovie dello Stato istituirono un ottimo e rapido servizio di colli-espresso che incontrò il generale favore di tutto il pubblico e in modo particolare delle aziende commerciali, ed efficacemente sostenne la concorrenza degli autotrasporti privati. Oggi il servizio dei colli-espresso è praticamente morto. Le Ferrovie trasmettono per ogni spedizione, all'agente delle imposte, i dati relativi ad ogni singolo commerciante, che a fine d'anno si vede dall'agente delle imposte fare i conti con troppa cognizione di causa ».

Come prima fase del riordinamento dei trasporti su strada e come mezzo di coordinamento fra strada e rotaia, è necessario istituire un mezzo di disciplina e di controllo da parte dello Stato: questo primo intervento, a mio avviso, deve farsi con la costruzione delle autostazioni.

L'onorevole Malvestiti, quale Ministro dei trasporti, rinonobbe come fondamentale, per la disciplina del traffico su strada, la necessità delle autostazioni, ma fino ad oggi non ne è stata costruita alcuna, all'infuori di quella costruita nella mia città per iniziativa del Comune. Cito quest'opera di Modena perchè essa costituisce già una preziosa esperienza non solo per la parte tecnica ed economica, ma anche per i vari rapporti che si vengono ad istituire fra Stato, Comune, gestione della

stazione e società concessionaria delle autolinee.

Sulle caratteristiche delle autostazioni il senatore Panetti, relatore sul bilancio dei trasporti nell'anno 1952, sintetizzava il pensiero del Ministro in quattro punti fondamentali:

1) l'autostazione come concretizzazione dell'incrocio e della sosta delle varie autolinee; questa sosta dovrà essere collegata con telefoni, dovrà avere rifornitori di benzina e piccole officine di riparazione.

2) come centro di istituzione e divulgazione degli orari, cioè impegni precisi di coincidenze con le ferrovie e con le altre autolinee;

3) mezzo di efficace vigilanza sanzionata da penalità per le inosservanze;

4) mezzo per l'unificazione dei biglietti di passaggio tra le varie autolinee, per evitare il forte svantaggio sociale ed economico determinato dai concessionari costretti a non raccogliere passeggeri nei tronchi in privilegio ad altri concessionari.

Mi sembra però che la funzione delle autostazioni non debba limitarsi a creare delle attese coperte con telefoni e rifornitori di benzina, o a istituire degli orari ufficiali o a imporre sanzioni se non sono rispettate certe norme; mi sembra piuttosto che l'istituzione delle autostazioni, oltre che soddisfare alle svariate esigenze del pubblico, cioè dotandole di tutti gli organismi atti a dare il massimo conforto per l'accoglimento dei passeggeri, debbano assolvere principalmente alla funzione di organi per la regolamentazione del traffico su strada: infatti il passaggio e la sosta obbligatoria dei veicoli nella stazione, consente: il controllo rigoroso delle condizioni fisiche degli autisti e degli assistenti di macchina, il controllo tecnico dei vari organi delle macchine, e, attraverso la regolarità degli orari, di evitare l'uso eccessivo degli uomini e dei mezzi.

In Italia non siamo ancora in grado di istituire accanto ai posti di polizia stradale, dei posti di controllo sanitario: ebbene se potessimo farlo, anche a scopo sperimentale, penso che ne trarremmo risultati sorprendenti: si potrebbe arrivare a sapere di autisti che partono da Torino o da Ventimiglia diretti a Bari, tutto il viaggio in una sola tappa, in qualsiasi condizioni di tempo, d'inverno o d'estate. È evidente che in queste condizioni non si ci deve meravigliare di fronte a disastri provocati da stanchezza o disattenzione, specialmente tenuto conto che vi sono segnalazioni stradali di dimensioni eccessivamente piccole in confronto ai grandi cartelloni pubblicitari che ne soffocano la visibilità.

La Francia, ad esempio, non ha neppure un cartello stradale pubblicitario, o per lo meno non mi è occorso di vederlo; così pure la Svizzera.

Ma torniamo alle stazioni: un altro elemento fondamentale di controllo è il numero di viaggi effettuato da ciascuna autolinea. Ci siamo accorti, ad esempio, avendo costruito un numero di pensiline doppie rispetto alle esigenze attuali riferite all'orario, che quasi tutte le autolinee compiono un numero di viaggi molto maggiore di quello stabilito in orario, non solo, ma che quasi regolarmente ogni autolinea di carattere locale non si limita a far capo alla destinazione del capoluogo di provincia indicato in orario, ma prosegue con viaggio supplementare e di concorrenza ad altre linee per altre destinazioni o addirittura per altri capoluoghi di provincia. Non so quale oggi sia il controllo dell'Ispettorato Compartimentale su queste forme di autoconcessione.

Un altro aspetto del controllo riguarda le condizioni del veicolo: lei sa, signor Ministro, che non pochi incidenti sono dovuti a irregolarità o difetti dei principali organi dell'automezzo, come sterzo, differenziale, freni ecc. Nelle ferrovie vi è ben altra forma di esame giornaliero, che d'altra parte non può essere adottato per gli autoveicoli, ma nelle autostazioni è logico pensare all'istituzione di un controllo meccanico, sia pure rapido e di massima, ma che può evitare incidenti fatali per i viaggiatori.

Altro elemento che scaturisce obbligatoriamente dal transito nella stazione è l'unificazione dei prezzi dei biglietti, nonchè la necessità di rispetto degli orari attraverso una regolarità di marcia del veicolo.

Noi riteniamo che una volta assicurata l'osservanza di queste norme, si potrà anche contare su un minore numero di incidenti stradali, e si potrà dare al viaggiatore la certezza di un organizzato e razionale luogo di partenza e di arrivo e del rispetto degli orari.

Quali difficoltà abbiamo incontrato nella realizzazione di questa prima autostazione? Prima di tutto una lentezza ed incertezza eccezionale da parte del Ministero dei trasporti e dell'Ispettorato della motorizzazione, ed una assoluta e incredibile assenza di norme e disposizioni di fronte ad un problema che si presenta di urgente soluzione e del quale il Ministero dei trasporti ci aveva già parlato due anni fa.

Ad esempio, i funzionari del Ministero ci comunicarono che le autostazioni dovevano essere tutte recintate, come le ferrovie, e questo dimostra che la mentalità è ancora quella ferroviaria, non si ha ancora l'esatta visione dell'esigenze di questi mezzi di trasporto che hanno caratteristiche proprie; si è escogitata una serie di norme ingenue e contradditorie: ad esempio che le pensiline dovevano essere assimetriche, cioè con i pilastri tutti spostati da una parte. Sarebbe stato logico rispondere che prima delle pensiline è stato inventato l'ombrello che ha il manico al centro! È chiaro che i nostri funzionari affrontano il problema con una mentalità superatissima; di qui una deficienza di norme nella costruzione, nella definizione dei rapporti che si vengono a istituire tra Stato e società concessionarie delle stazioni. Infine, e questo è il fatto più grave, abbiamo riscontrato una resistenza accanita da parte delle società concessionarie delle autolinee, a far capo alla stazione: questo significa che le società, evidentemente, non soggiaciono a interessi sociali ma soltanto a forme speculative. È chiaro che esse sentono suonare il campanello di allarme di un controllo che domani si può anche mutare in una nazionalizzazione.

Una delle difficoltà maggiori era considerata l'ubicazione e la dimensione dell'area per la stazione: i Ministeri si chiedevano come si potesse trovare un'area di dimensioni così vaste. La tecnica moderna ha insegnato soluzioni che permettono di usufruire di aree di modeste proporzioni o di forme singolari. Ad esempio alcuni tecnici colleghi di San Remo mi hanno mostrato una soluzione a più piani di notevole interesse per l'economia dell'area. Ma, comunque, il problema fondamentale è quello del finanziamento: ebbene, i Comuni che esistono per curare e favorire l'interesse della collettività dei cittadini, soffrono tutti, ed in modo particolare quelli grandi, di questo sparpagliamento degli autoveicoli per passeggeri in ogni spazio libero della città; dappertutto dove esiste un incrocio, un piazzale, un largo, là nascono stazioni disorganizzate di arrivo e partenza di autolinee. Il concentramento in uno o due o tre punti della città a seconda della dimensione dei nuclei urbani, offre la possibilità di vantaggi sia per il cittadino, sia per i concessionari anche se essi vogliono negare l'efficacia delle autostazioni. Leggevo in una rivista che, in America, non solo esistono autostazioni per passeggeri, ma si stanno già costruendo centri di concentramento e distribuzione per i trasporti merci, dove si depositano e si radunano le merci che vengono poi recapitate a domicilio o alle stazioni ferroviarie o automobilistiche per i centri minori.

Un'altra difficoltà, come abbiamo detto, si pensava derivasse dal costo: « costerà centinaia, o quanto meno decine di milioni » si affermava. È vero, signor Ministro, le autostazioni costano molte decine di milioni, ma si può superare questo scoglio della difficoltà finanziaria in quanto le spese di costruzione possono addossarsi in buona parte ai gestori delle stazioni attraverso forme concessionarie. Ad esempio il nostro Comune ha concesso l'area per un determinato periodo, avendo come contropartita la costruzione dell'autostazione; il costo di questa è ammortizzato attraverso una serie di servizi che sono molto più numerosi di quelli di una stazione ferroviaria. Infatti l'autostazione può disporre di ristorante, bar, negozi, albergo diurno, albergo per passeggeri, uffici commerciali dei concessionari di autolinee, ecc., che possono dare un gettito capace di compensare il capitale impiegato. L'eventuale differenza passiva potrà essere recuperata con un piccolo compenso da parte dei concessionari delle autolinee, i quali a loro volta hanno la contro partita sul prezzo dei biglietti; pensando però che una corriera può trasportare cinquanta o sessanta persone per ogni corsa non si superereranno le due o tre lire per biglietto, ed in compenso si potrà mettere finalmente a disposizione di tutti i cittadini una stazione organizzata e non un luogo di ap-

prodo in una strada qualsiasi, senza alcuna protezione e senza alcun servizio di conforto.

Ho finito, signor Ministro ed onorevoli colleghi. Riassumendo: l'esercizio delle ferrovie è strettamente legato al problema dei trasporti su strada: esiste una interdipendenza assoluta fra di loro; oggi non si può pensare a risolvere la situazione ferroviaria senza risolvere la situazione stradale. Ripeto ancora che si tratta di un problema da risolversi contemporaneamente: quindi lei, signor Ministro, richiami l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici su questa realtà fondamentale.

Ho letto nelle ultime parole della relazione del senatore Buizza, l'accenno a una notizia che può essere buona da un lato ma che può creare molti sospetti, che può dare adito a giudizi non perfettamente consoni alle intenzioni che voi dite di avere sul coordinamento dei trasporti: vi si accenna ad una specie di preaccordo del Ministero con le società che gestiscono le autolinee.

Signor Ministro, noi sappiamo molto bene chi gestisce in definitiva le società delle autolinee, quale è il capitale che mantiene l'organizzazione e lo sviluppo delle autolinee; sappiamo che nel nostro Paese il grosso monopolio industriale della fabbricazione delle automobili è strettamente legato a questo problema dei trasporti su strada, non c'è dubbio. Oggi la F.I.A.T. sta assorbendo e unificando tutti i tipi di automezzi per trasporto, il che è giusto da un punto di vista tecnico, ma la verità è che il monopolio si va rafforzando senza limiti, e le sue banche ormai si predispongono a finanziare la costruzione delle autostazioni. Quindi, signor Ministro, su questo accordo lei deve essere molto accorto, perchè presuppone responsabilità molto gravi; perchè ad un certo momento colui che deve essere controllato vorrebbe controllare se stesso, eliminare cioè il controllo da parte dello Stato. Questa è la prospettiva che si propongono le varie società legate agli autotrasporti, o per lo meno che si propone chi tira le fila dei concessionari delle autolinee.

Io penso che il Ministero debba risolvere questo problema dei trasporti non solo da un punto di vista tecnico, ma essenzialmente da un punto di vista politico e sociale. Non conosco i termini di questo accordo; spero che non appena esisteranno dei preliminari completi, il Parlamento ne sia informato: ciò è necessario per l'avvenire dei trasporti nel nostro Paese.

Signor Ministro, onorevoli colleghi, ho terminato. Non credo di avere detto cose particolarmente nuove, credo di avere portato un contributo nell'esame di questo bilancio con un metodo diverso da quello che generalmente si usa, cioè portando l'esempio concreto di un impianto per la disciplina dei trasporti su strada, un piccolo impianto pilota. un prototipo delle stazioni che si faranno domani per dominare e dirigere il grande sviluppo futuro della circolazione stradale. L'operato del nostro Comune, che ha avuto riconoscimento di Ministri e di tecnici, vuole costituire solo un indirizzo per la regolamentazione dei trasporti su una base sociale, per migliorare il benessere della collettività.

Noi ci auguriamo che lei, signor Ministro, voglia seguire solo questa e non altra via. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Luca Luca. Ne ha facoltà.

DE LUCA LUCA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in questo nostro intervento più che occuparci delle cifre contenute nel bilancio che ci viene presentato, desideriamo mettere in evidenza, con particolare riferimento al settore ferroviario, alcuni aspetti che, secondo noi, caratterizzano la grave situazione esistente nell'Italia meridionale in fatto di trasporti.

Incominciamo col dire che non siamo d'accordo con quegli statistici e con quegli economisti, i quali hanno creduto di poter dimostrare che, in rapporto alla popolazione e al traffico, che esse servono, o alla stregua di altri criteri, le comunicazioni ferroviarie nell'Italia meridionale sono non soltanto sufficienti ma addirittura sovrabbondanti.

Nel periodo fascista, tale opinione trovò modo di radicarsi ancor più profondamente, in quanto si volle dare per dimostrato che con gli ultimi ritocchi tutte le legittime esigenze del Mezzogiorno, in tema di comunicazioni, erano state soddisfatte.

La scienza ufficiale, da parte sua, ha cominciato col prendere in esame le somme spese dallo Stato fin dal giorno della sua unificazione,

ed ha rilevato che esso avrebbe speso per ferrovie, in proporzione dei rispettivi territori, più per le regioni del Sud che per le regioni del Nord. Non v'è dubbio che tale rilievo risponde quasi interamente a verità. Infatti la spesa per ferrovie, dal 1862 al 1923-24, allorchè l'opera poteva dirsi, secondo quei criteri, compiuta, ripartita per le tre grandi zone della nostra penisola, era all'incirca la seguente:

Italia del nord	L.	1.534.000.000
Italia centrale	»	792.000.000
Italia del sud	»	1.284.320.000

Ma questo sovrappiù di sforzo finanziario, compiuto dallo Stato a vantaggio delle nostre regioni meridionali, se da una parte era inevitabile e doveroso, dall'altra era la conseguenza delle differentissime condizioni, in fatto di comunicazioni ferroviarie, in cui al momento della unificazione si trovavano le tre grandi zone della Penisola. Infatti nell'Italia del Nord e nell'Italia Centrale il loro stato era tollerabile; in qualche regione, come il Piemonte, era soddisfacente; era pessimo, o le ferrovie mancavano del tutto, nell'Italia meridionale, continentale e insulare. Infatti di fronte ai 1.303 chilometri di sviluppo ferroviario esistenti allora nel Piemonte, nella Lombardia e nel Veneto; di fronte ai 256 chilometri di sviluppo ferroviario esistenti nella piccola Toscana, il vasto regno di Napoli non poteva vantare che soltanto km. 98, e la Sicilia in particolare mancava completamente di linee ferroviarie. Nel Mezzogiorno, dunque, occorse cominciare dal nulla, tentando di riparare ad una deficienza assai pregiudizievole. Sicchè si ottenne una rete ferroviaria, il cui sviluppo, misurato a chilometri, in rapporto alla scarsa popolazione delle varie contrade, dava un quoziente più elevato che nel settentrione, ma non per questo poteva dirsi che lo sviluppo delle linee ferroviarie nell'Italia meridionale fosse adeguato ai reali bisogni delle nostre popolazioni.

Anche oggi, del resto, se noi confrontiamo, partendo da questo criterio, la media nazionale di linee ferroviarie con quella calabrese, troviamo che la Calabria, si trova in vantaggio rispetto a tutta la Nazione. Infatti in Calabria, tenendo presente la rete ferroviaria statale e quella a scartamento ridotto delle Calabro-Lucane, si ha un totale di km. 0,08 di linea per chilometro quadrato di territorio e km. 0,63 ogni mille abitanti; la media nazionale è rispettivamente di km. 0,074 di linea per chilometro quadrato di territorio e km. 0,52 per ogni mille abitanti.

Questo confronto farebbe supporre che la rete ferroviaria calabrese si trovi in vantaggio rispetto a tutta la Nazione e quindi riesca a soddisfare largamente i bisogni della Regione. Si tratta, evidentemente, di un vantaggio apparente che si riscontra, d'altra parte, in tutta la rete ferroviaria del Mezzogiorno d'Italia. I suddetti indici tengono soltanto conto dello sviluppo geometrico delle linee, trascurando tutti gli altri fattori di fondamentale importanza perchè un servizio ferroviario possa definirsi modesto.

Questi fattori sono:

1° la distribuzione territoriale delle linee, concentrate in Calabria, così come sono in genere concentrate in tutta l'Italia meridionale, prevalentemente lungo le coste, con scarsi e difficili collegamenti trasversali;

2° lo sviluppo della elettrificazione, limitato in Calabria alla sola linea tirrenica;

3° lo sviluppo del doppio binario, di cui manca la rete calabrese;

4° lo sviluppo delle ferrovie a scartamento ridotto che in Calabria rappresenta il 32 per cento del totale della rete;

5° le condizioni degli impianti di segnalamento e di stazione;

6° le accidentalità planimetriche e altimetriche dei tracciati;

7° le condizioni dell'armamento, dei ponti, delle gallerie, ecc.

Tutte condizioni, queste, da cui dipendono la potenzialità, la efficienza delle linee, la velocità dell'esercizio, la comodità offerta al viaggiatore.

Questi fattori, valevoli non soltanto per la Calabria, ma in genere per tutte le regioni del Mezzogiorno d'Italia, stanno alla base della grave situazione esistente nelle regioni meridionali, in fatto di trasporti.

Noi, partendo da questi criteri, possiamo affermare:

a) che la elettrificazione ha avuto lo sviluppo massimo soltanto nelle regioni del nord, e specialmente in quelle montuose, come la

Liguria, la Venezia Tridentina, il Piemonte, dove tale sistema risulta, fra l'altro, indispensabile; mentre, eccezion fatta per la sola Campania, nel collinoso e montagnoso Mezzogiorno, la elettrificazione delle ferrovie presenta ancora delle proporzioni ridottissime;

b) possiamo ancora affermare che i doppi binari esistono dappertutto nel Nord. La Liguria, anzi, può vantare binari tripli o quadrupli; il Sud ne ha solo per eccezione, e non ne posseggono quasi affatto i compartimenti ferroviari di Reggio Calabria, Messina e Palermo, che pure comprendono linee di primaria importanza. Il che porta la conseguenza gravissima che nei periodi di punta delle campagne agrumaria, vinicola, olearia, le quali interessano specialmente e straordinariamente il Mezzogiorno peninsulare ed insulare, non si può mettere in moto il numero dei carri necessari, indispensabili per il trasporto di merci leggere, ma di grande volume. Per di più la Sicilia meridionale, oltremodo ricca di prodotti naturali, manca di linee ferroviarie a scartamento normale che la possono collegare con le sue coste, settentrionale ed orientale.

In cifre, il Compartimento di Milano, di doppio binario ne ha 584 chilometri; quello di Torino 424; quello di Bologna 498; quello di Firenze 465; quello di Roma 636. Il Compartimento di Reggio Calabria, di doppio binario, ne ha soltanto un chilometro e 700 metri, mentre i Compartimenti della Sicilia e della Sardegna non ne hanno neanche un metro, secondo i dati che noi possediamo.

Per quanto riguarda le linee elettrificate, tra semplice e doppio binario abbiamo questo quadro comparativo:

il Compartimento di Milano km. 601; quello di Torino 781; quello di Genova 489; quello di Bologna 607; quello di Firenze 685; quello di Roma 738; quello di Bari 8 chilometri e 700 metri.

La Sicilia, solamente un pezzettino realizzato sulla Messina-Palermo in questi ultimi tempi, mentre la Sardegna e la Calabria, eccettuato per la Calabria soltanto la linea tirrenica, sono allo stato primordiale.

Per quanto riguarda le linee a scartamento ridotto, gestite dallo Stato, abbiamo questo altro quadro comparativo: esse sono quasi interamente concentrate nelle zone meridionali. Infatti, dei 592 chilometri esistenti in tutta Italia ben 561 chilometri sono in Sicilia.

Anche le linee a scartamento ridotto, gestite da privati, sono tutte concentrate nell'Italia meridionale ed insulare, Lucania, Calabria, Puglia, Sardegna.

A coronamento, poi, di questa felice situazione, noi Calabresi, assieme ai fratelli Lucani e Pugliesi, abbiamo anche la grande ventura di essere serviti dalla Sud-Est e dalla Mediterranea di cui parleremo appresso.

Ma, ammesso in via di pura ipotesi che i doppi binari e lo scartamento normale ci siano, il nostro Mezzogiorno non dispone di carri ferroviari ordinari in numero sufficiente, i quali occorrerebbero, per esempio, al trasporto del legname dalla Calabria e dalla Lucania, e non dispone di carri di tipo speciale — refrigeranti, frigoriferi, a sagoma inglese — di cui si avrebbe tanto bisogno per le nostre esportazioni ortofrutticole.

In conseguenza di queste e di altre ragioni, che per brevità omettiamo, la cosiddetta velocità commerciale e la frequenza dei trasporti ferroviari — le due prerogative essenziali nelle comunicazioni ferroviarie — possono essere considerate massime sulle linee del Piemonte, dell'Emilia, della Romagna, della Liguria e della Lombardia, ma non certo nelle regioni dell'Italia meridionale, dove l'indice della velocità commerciale è inferiore a quello medio della penisola e dove la frequenza media dei treni diretti, direttissimi e dei cosiddetti rapidi, rimane inferiore di un terzo rispetto a quella media nazionale.

Oggi, nelle regioni dell'Italia meridionale, circola il materiale più vecchio, più scadente e più logorato delle nostre ferrovie. Vetture di vecchia costruzione, molto logore, sprovviste spesso di tendine e di vetri, con impianti di riscaldamento che sono guasti o che non vengono attivati.

Alcune carrozze portano addirittura la stampigliatura « destinazione alle linee sicule » come un marchio di isolamento dagli ambienti civili.

In Sicilia, come in altre regioni d'Italia, non sono rari i casi in cui, per guasti alle vecchie e logore locomotive in dotazione a quei compartimenti, i convogli si arrestano lungo i per-

corsi e, dopo lunghe ed inutili attese, i viaggiatori sono costretti a raggiungere a piedi, trascinandosi valigie e bagagli, la stazione più vicina.

Un percorso di 165 chilometri (Marsala-Palermo) linea normale viene coperta:

con treni accelerati . . .	in ore	5,30
con treni diretti		5
con treni rapidi		3,30

Un uguale percorso (Roma-Chiusi) viene coperto:

con treni accelerati . . .	in ore	3,30
con treni diretti		2,12
con treni rapidi		1,50

Un percorso di 245 chilometri (Palermo-Catania) linea principale, viene coperto:

con treni accelerati . . .	in ore	10
con treni diretti		8
con treni rapidi		4,20

Un percorso, quasi uguale (Firenze-Orte) viene coperto:

con treni accelerati . . .	in ore	8
con treni diretti		5
con treni rapidi		2,30

Da tutto questo si rileva che la velocità di marcia dei rapidi in Sicilia è uguale a quella dei treni accelerati del continente.

Oggi da ogni parte — dalla Campania, come dalla Calabria, dalla Puglia, come dalla Sicilia, — produttori, industriali, commercianti, rappresentanti di commercio, viaggiatori protestano tutti contro i trasporti ferroviari, i quali non riescono a caricare nè i sacchi di zolfo che si accumulano nei depositi, nè gli ortaggi e la frutta che avvizziscono sulle banchine e che con la loro infrequenza e lentezza inibiscono anche il commercio di talune nostre produzioni come, per esempio, quella dei fiori.

Un'altra deficienza ferroviaria, che colpisce esclusivamente il sud, riguarda il numero, l'attrezzatura e la posizione delle stazioni, le quali, in ogni sistema ferroviario, a differenza di ciò che accade per le strade ordinarie, sono scali indispensabili.

In talune nostre contrade più infelici, come la Puglia e la Calabria, una stazione serve in media un territorio esteso che va dai 93 ai 117 km.-mq.; mentre in Liguria, nella Lombardia e nel Piemonte, tale area si riduce e oscilla dai 40 ai 57 km.-mq. La distanza media fra due stazioni, fatta eccezione per la sola Campania, cresce progressivamente dal nord al sud.

Unico privilegio delle regioni meridionali sarebbe questo: che il numero delle stazioni, rispetto ai centri abitati, sarebbe maggiore. Ma si tratta di una illusione, perchè tale privilegio viene nettamente annullato dalla distanza che intercede fra le stazioni e i centri abitati. Nell'Italia settentrionale tale distanza è dovunque inferiore ai 10 chilometri, mentre nell'Italia meridionale essa si aggira sempre tra i 10 e i 25 chilometri.

Un altro mezzo di qualche importanza, il cui progresso si è arrestato, era rappresentato un tempo dalle tramvie extra-urbane. Orbene, lo sviluppo di queste linee tramviarie, secondo i dati dell'anteguerra, che oggi non sono gran fatto mutati, era di chilometri 2.719 per l'Italia settentrionale e di chilometri 280 per l'Italia meridionale e la Sicilia.

Per quanto riguarda le linee automobilistiche, il divario fra nord e sud è sempre grande. Infatti l'Italia del sud, Sicilia compresa, possiede poco più di un terzo dei servizi automobilistici del nord e meno di un terzo di quelli che possiede l'Italia centrale, Sardegna compresa.

Ma tutto ciò che abbiamo detto rischierebbe di rimanere quasi privo di significato se non venisse completato da qualche considerazione circa lo sviluppo delle strade ordinarie.

Contro quello che comunemente si pensa, la importanza delle strade ordinarie se è massima per i servizi automobilistici, non è mai venuta meno con la introduzione delle ferrovie, ma n'è stata invece accresciuta. Le strade ferrate, che non siano alimentate dal commercio delle vie ordinarie, sono come strade che passano in regioni abbandonate, per cui più si sviluppano le ferrovie e più si accresce il bisogno dei minori mezzi di comunicazione.

Or bene, gravissima è la situazione delle strade ordinarie nell'Italia meridionale. La condizione peggiore è quella delle strade che ap-

partengono alla categoria più umile, ma più indispensabile, ossia le strade comunali. Di esse lo Stato non si curò direttamente, ma le affidò ai Comuni, sia pure promettendo i soliti sussidi. Ma i risultati dello sviluppo di tali strade furono, nell'Italia meridionale e nelle Isole, insoddisfacentissimi, sia in conseguenza della mancanza dei sussidi statali, sia in conseguenza della povertà dei nostri Comuni.

Quale è lo stato e la distribuzione di questa categoria di strade, che dovunque sono le più numerose e di cui alcune rivestono una importanza enorme, in quanto congiungono — o meglio avrebbero dovuto congiungere — i centri abitati con le stazioni ferroviarie, con i porti, con la rete delle strade nazionali?

In base ai dati che possediamo, si può stabilire che l'Italia meridionale ha una dotazione di strade comunali pari a meno di un decimo dell'Italia del nord e pari a un quinto dell'Italia centrale, mentre la Sicilia ne ha una pari ad un quarto di quella che possiede la stessa Italia meridionale continentale. Questa differenza, tradotta in numeri, ci dà una dotazione stradale comunale, così suddivisa:

Italia del Nord	2360
Italia centrale	1010
Italia del Sud.	213
Sicilia	55

Tenendo conto di tutti i tre tipi di strada, nel loro rapporto sia alla superficie che alla popopolazione, la dotazione regionale è la seguente:

Italia del Nord	3860
Italia centrale.	2540
Italia meridionale . . .	1135
Sicilia	563

Ma, quando parliamo di strade, spesso dimentichiamo che non tutte sono fra loro omogenee. Come accade per le ferrovie, uno stesso nome non copre le stesse realtà, ma copre realtà differentissime. Abbiamo, infatti, strade pessime e strade buone, strade ben tenute e strade abbandonate, strade in pendenza e strade pianeggianti, strade fornite di ponti per il valico dei fiumi o dei torrenti e strade inutilizzabili per difetto di tali provvidenze, ossia non vere strade ma vere e proprie fosse che hanno nome di strade.

Orbene, chi conosce per esperienza diretta lo stato delle strade comunali dell'Italia meridionale e specialmente della Sicilia, sa benissimo quale importanza decisiva abbiano queste discriminazioni ed in quale misura tutto lo svantaggio graviti sulle regioni meridionali.

Per rispondere ad una ripetuta obiezione, in base alla quale « un paese possiede un'attrezzatura ferroviaria e stradale solo in virtù della propria attività economica » noi oggi non possediamo, perchè le statistiche non ce ne informano, il volume delle merci ed il numero dei viaggiatori trasportati su strade ordinarie o anche semplicemente su tramvie extra-urbane, e dobbiamo solamente accontentarci dei dati che abbiamo, relativi al settore ferroviario. A questo proposito ci si dice che « il rapporto del numero dei viaggi e delle tonnellate di merci trasportate per ferrovia, rispetto alla popolazione del Mezzogiorno, è pari a circa la metà di quelli che si riscontrano nell'Italia settentrionale e nell'Italia centrale ».

Da questo dato comparativo, secondo taluni, deriverebbe la sgradevole conseguenza di ferrovie passive e quindi di un ingiustificato aggravio nazionale, qualora si volesse incautamente accrescerne lo sviluppo; onde si sostiene che l'attrezzatura in mezzi di trasporto nel Mezzogiorno non si può e non si deve considerare insufficiente in senso assoluto.

Orbene, se è vero che le cause della inferiorità di un paese, specie di un paese come l'Italia meridionale, naturalmente e non artificiosamente portata ad esportare derrate alimentari e merci, dipendono da molti fattori e sono in rapporto con numerose condizioni, è altrettanto vero che uno di questi fattori, una di queste condizioni è rappresentata, senza dubbio, dalla facilità dei trasporti. I quali trasporti, si badi bene, non sono rappresentati soltanto da merci, ma da viaggi di persone, da scambi di informazioni, di ordinazioni, ecc.

È, pertanto, evidente che se un paese produttore e che potrebbe essere giudicato naturalmente capace di realizzare una larga esportazione, così come noi giudichiamo capace gran parte del mezzogiorno d'Italia, è, nella sua attività economica, fortemente ostacolato dal deficiente sviluppo di questi svariati mezzi di comunicazione con gli altri paesi, tutto il suo commercio e tutta la sua produzione ne ven-

gono automaticamente paralizzati o, nella più rosea delle ipotesi, notevolmente ridotti.

E ciò perchè in esso si verificheranno due fenomeni successivi: in un primo tempo un aumento dei prezzi dei suoi articoli dovuto alla richiesta ed in un secondo tempo, il ristagno e la caduta dei prezzi non essendosi potuta realizzare la richiesta stessa.

Quale significato può, dunque, avere la interpretazione secondo la quale un paese possiede o meno un'attrezzatura stradale e ferroviaria a secondo della propria attività economica? Non è soltanto l'attività economica di un paese a determinare il suo fabbisogno di comunicazioni, ma per la stessa interdipendenza dei fenomeni economici, sono la sufficienza e la insufficienza dei mezzi di trasporto a determinare la misura e lo sviluppo della sua attività economica.

La Francia dell'antico regime avrebbe potuto produrre assai più frumento di quello che occorreva, a quei tempi, per alimentare i suoi venti milioni di abitanti, ma furono appunto le sue comunicazioni, assolutamente insufficienti, fra regione e regione, a determinare la scarsa produzione agraria e le terribili carestìe che funestarono periodicamente in quell'epoca tutta la nazione.

Tutta la produzione agricola ed industriale dell'Europa medio-evale non bastava ai bisogni della sua pur scarsa popolazione, nonostante il basso tenore dell'esistenza, proprio perchè allora la economia di ogni paese doveva, per difetto enorme delle comunicazioni, accontentarsi di un mercato ristrettissimo. Ma quando tali ostacoli furono rimossi, e le ferrovie e la libertà degli scambi furono inaugurati, fu proprio allora che l'Europa, parecchie volte più popolosa dei secoli addietro produsse in misura più che sufficiente, e derrate alimentari e articoli industriali.

Se vogliamo scegliere esempi più recenti o più persuasivi, possiamo fermarci agli Stati Uniti d'America, di un secolo e mezzo addietro e all'Argentina di oggi.

Infatti, fra il 1811 ed il 1812 gli Stati Uniti d'America mancavano di ferrovie e di canali internavigabili; erano allora, come suol dirsi, un paese povero. Trovatisi in guerra con la Gran Bretagna, dalla quale ebbero bloccati tutti i porti, rischiarono di venire addirittura affamati ed economicamente distrutti. Avvertiti da questa dura lezione, gli Americani, in vent'anni, crearono, poi, quella meravigliosa rete di comunicazioni interne, che noi oggi ammiriamo, e fu proprio da quel momento che il corso della loro straordinaria prosperità economica ebbe inizio.

Se, infine, prendiamo come esempio l'Argentina di oggi, possiamo senz'altro concludere che lo sviluppo della sua prosperità economica, allo stato attuale, è proprio inceppato dalle enormi distanze che esistono fra i centri agricoli e zootecnici e i porti e i mercati di consumo, i quali restano lontani dai luoghi di produzione in media 200 chilometri di ferrovia.

Analogo ragionamento noi possiamo fare per quanto riguarda l'Italia meridionale ed insulare.

D'altra parte, perchè l'Italia del nord gode di una prosperità economica assai superiore a quella dell'Italia del sud?

Ne gode per parecchie ragioni, ma anche perchè l'Italia del nord è nelle condizioni di poter far giungere rapidamente i suoi prodotti ai ricchi mercati, dove essi vengono acquistati. È chiaro che, se gli stessi prodotti vi giungessero dalla Calabria o dalla Sicilia a identico costo e con la stessa rapidità, queste due regioni si troverebbero, senza dubbio, automaticamente di parecchie lunghezze assai più vicine alla prosperità della Lombardia o del Piemonte.

Quali sono, a nostro modo di vedere, i problemi che oggi maggiormente premono in alcune regioni dell'Italia meridionale?:

1) il raddoppio della linea tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, i cui lavori sono stati già iniziati e di cui discorreremo appresso;

2) la sistemazione della linea ionica;

3) la elettrificazione della Sant'Eufemia-Catanzaro Marina;

4) l'attuazione del nuovo progetto che varia l'attuale tracciato della ferrovia garganica;

5) il completamento della elettrificazione Messina-Palermo e l'inizio della Messina-Catania;

6) l'eliminazione della cremagliera Cosenza-Paola. A tal proposito ci piace ricordare che proprio di recente il collega Vaccaro ha rivolto, al Ministro dei trasporti, due interrogazioni: l'una che riguarda lo stato dei lavori

per il nuovo progetto della ferrovia e l'altra che riguarda lo stato delle locomotive e delle automotrici, le quali, afferma il collega Vaccaro, essendo vecchie e troppo logore, non riescono a superare la pericolosa salita Paola-San Lucido, si fermano, retrocedono, e determinano, afferma il collega Vaccaro, tutti i giorni vere e proprie scene selvagge fra i viaggiatori;

7) la elettrificazione della Bari-Foggia.

8) la sistemazione della Foggia-Termoli;

9) la elettrificazione della Lecce-Ancona;

10) il rafforzamento della Metaponto-Reggio-Calabria;

11) il completamento dei tronconi e l'ammodernamento delle ferrovie della Sud-Est e delle calabro-lucane;

12) la elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto.

Troppe cose, dirà l'onorevole Ministro dei trasporti. E come si fa? I soldi dove si pigliano?

Il solito ritornello che si ripete a non finire ogni qualvolta si tratta d'impiegare degli investimenti massicci in modo produttivo. Poi, quando si tratta di preparare questa o quella avventura militare — le cosiddette imprese di prestigio — i soldi escono da tutte le parti e straripano quasi come i fiumi e poco importa se la impresa di prestigio costi, all'inizio, centinaia e centinaia di miliardi di lire e poco importa se, alla fine, occorre spendere altre centinaia e centinaia di miliardi di lire per rimuovere le macerie, seppellire i morti, e far fronte alle carestie ed ai malanni.

La stampa governativa in queste ultime settimane si è occupata, nelle sue edizioni regionali, della costruzione del famoso ponte che dovrebbe congiungere la Calabria e la Sicilia. Impresa senza dubbio ardimentosa e veramente degna dei tempi moderni. La spesa, per questo ponte, e per i collegamenti necessari ferroviari, si aggirerebbe attorno ai 100 miliardi. La sola costruzione del ponte impiegherebbe per cinque anni consecutivi ben diecimila operai. In una parola è un'opera ideata da un ingegnere americano specialista in siffatte costruzioni. Sicchè la stampa governativa ne ha parlato come se fosse un'impresa quasi di immediata realizzazione. Volesse il Cielo, diciamo noi, che quest'audace impresa venisse iniziata ed eseguita.

Ma intanto alcuni ponti distrutti dalle alluvioni del 1951 sono ancora da ricostruire; intanto, a sette chilometri da Trapani, un ponte si sta costruendo da tre anni; intanto una galleria fra le stazioni di Castelvetrano e Salemi, dichiarata da anni pericolosa, fino ad oggi non è stata riparata e i treni, per attraversarla, sono costretti necessariamente a camminare a passo d'uomo, con grave disagio e preoccupazione da parte dei viaggiatori.

Abbiamo detto che circa il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria, ne avremmo parlato ancora. Orbene, noi non vogliamo minimizzare questa opera intrapresa e finanziata dalla Cassa del Mezzogiorno; ma di fronte a tutto quell'apparato reclamistico così imponente, che ci si offre tutti i giorni lungo la linea, segnata quasi ad ogni passo da enormi cartelli, non possiamo fare a meno di esprimere alcune considerazioni.

In primo luogo occorre precisare che dei 400 chilometri costituiti dalla Battipaglia- Reggio Calabria, soltanto i tratti Battipaglia-Castelnuovo Vallo (chilometri 51), Sapri-Praia d'Ajeta (chilometri 24); e Nicotera-Villa San Giovanni (chilometri 54), secondo il piano della Cassa del Mezzogiorno, saranno raddoppiati, per un totale cioè di 130 chilometri.

In secondo luogo occorre sottolineare che dal piano, così ridotto, dalla Cassa del Mezzogiorno, è stato perfino escluso il tratto, brevissimo, Villa S. Giovanni-Reggio Calabria.

In terzo luogo la Cassa del Mezzogiorno, ancora non ci ha detto in quanti anni intende costruire questi 130 chilometri di raddoppio ferroviario.

In ultimo dobbiamo osservare che non è soltanto coll'inizio di questi lavori che si va incontro adeguatamente all'attuale grado di insufficienza delle comunicazioni ferroviarie del Mezzogiorno d'Italia; insufficienza destinata a diventare ancora più acuta quando si pensi che dal 1938 ad oggi, il solo traffico merci per la Sicilia si è raddoppiato e che nel solo biennio 1949-1951, si è constatato un aumento del 23 per cento sul carico giornaliero diretto in Sicilia ed un aumento del 43 per cento sul carico giornaliero dal continente per la Sicilia.

Abbiamo parlato della Cassa del Mezzogiorno e non a caso.

Noi meridionali non abbiamo, non possiamo avere, alcuna fiducia verso questo Ente a cui

sono state affidate le sorti della rinascita del Mezzogiorno. È un fatto che di quei duecento miliardi che la Cassa avrebbe dovuto investire nelle nostre regioni nel solo biennio 1950-1952, ne ha investito poco più della quarta parte. Nè ci si venga a dire che ciò è avvenuto perchè mancano i progetti. Di progetti, nel nostro Paese, ne abbiamo a non finire. E allora? Allora ascoltiamo ciò che ci dice lo stesso Direttore generale della Cassa del Mezzogiorno.

« Troppa gente, nel Nord, ritiene la Cassa un fatto che interessa soltanto il Mezzogiorno d'Italia e di cui quindi non val la pena di occuparsi. Ma l'attività della Cassa. oltre che costituire uno sforzo dell'intera Nazione, produce effetti anche sulla vita economica delle altre regioni d'Italia e in particolare di queste del Nord.

« La capacità di produzione e quindi di reddito — che significa benessere economico per la collettività — dipende, ovviamente, dalla capacità di assorbimento del mercato. Per le regioni industrializzate dell'Italia settentrionale, il mercato nazionale risulta sempre più limitato, rispetto alla capacità di espansione dell'apparato produttivo sollecitato dal progresso tecnico a cercare economie di costo nell'aumento della scala di produzione. Non si può molto contare sugli sbocchi esterni, ove assai accanita è la concorrenza con Paesi più avanzati del nostro nel campo industriale.

« Dunque, è nel Mezzogiorno che può trovare sfogo l'aumento della produzione industriale. Ma perchè ciò sia reso possibile, bisogna che aumenti il potere di acquisto, in forma monetaria, a disposizione delle popolazioni meridionali.

« A questo tende la spesa erogata dalla cassa: a diffondere denaro fra popolazioni povere, i cui consumi, compressi per il basso livello del reddito medio, avranno una decisa spinta ascensionale a mano a mano che si creeranno le nuove strutture economiche connesse con i massicci interventi della Cassa.

« Gli sviluppi industriali — nel Meridione — sono da considerarsi proiettati nel tempo e non di immediata attuazione ».

Questo che ho letto è del *Bollettino della Cassa per il Mezzogiorno* n. 6, del mese di giugno 1952.

ZELIOLI. Abbiamo preso atto volentieri di queste dichiarazioni, ma non nel senso che vuole lei. (*Commenti dalla sinistra*).

DE LUCA LUCA. Dunque, nessuna industrializzazione del Mezzogiorno per il momento, ma un po' più di denaro da far circolare fra le popolazioni povere del Sud in maniera da metterle in condizioni di potere acquistare i prodotti del Nord, visto che, per tali prodotti, non si può più contare sugli sbocchi esterni, dove non potremmo in nessun modo far fronte alla concorrenza accanita dei Paesi molto più avanzati del nostro.

Ma andiamo avanti e diamo uno sguardo al programma dodecennale, approntato recentemente dall'A.N.A.S., relativo alla viabilità stradale ed autostradale del nostro paese. In questo programma troviamo che la parte assegnata al Mezzogiorno è assolutamente inadeguata.

Infatti, il programma prevede una spesa di 360 miliardi da impiegare in dodici anni. Di questi 360 miliardi cinque sesti sono stati già assegnati all'Italia centrale e settentrionale, un solo sesto è stato assegnato all'Italia meridionale.

Mentre, se osserviamo lo schema preparato dalla Commissione economica delle Nazioni Unite, troviamo che per le strade internazionali di grande traffico lo schema prevede, fra le comunicazioni più importanti, oltre alla grande arteria Londra-Parigi-Nizza-Roma-Palermo, anche quella Londra-Losanna-Sempione-Milano-Bari-Brindisi. Ecco, dunque, una bella lezione per i nostri ministri responsabili, i quali rimandano sempre alle calende greche perfino quello che gli stranieri giudicano e prevedono di immediata attuazione.

All'inizio di questo nostro intervento abbiamo accennato alla Sud-Est ed alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, esercenti le ferrovie in Puglia e le Calabro-Lucane.

Per integrare il bilancio, così detto passivo, delle ferrovie Sud-Est, lo Stato nel solo 1951 ha dovuto impiegare una spesa di 915 milioni. Queste ferrovie non intendono rispettare la convenzione esistente fin dal 1931 per quanto concerne l'ammodernamento dei servizi e per quanto concerne la costruzione del tronco ferroviario Taranto-Manduria-Nardò.

Per quanto riguarda le Calabro-Lucane, osserviamo che queste ferrovie a scartamento ridotto sviluppano, attraverso le tre regioni di Puglia-Lucania e Calabria ben 737 chilometri di linea, e sono costituite in gran parte, specialmente in Calabria, da tronconi di esercizio.

Da circa mezzo secolo si attende che questi tronconi siano completati. Congiungere questi tronconi significa sviluppare il traffico delle regioni interessate, significa investire il denaro in modo produttivo, significa dare a oltre 100 abitati la possibilità di prendere un treno, significa assicurare il pane a diecine di migliaia di disoccupati, condannati oggi alla fame ed alla miseria, significa, infine, dare lavoro alle fabbriche di produzione industriale di Napoli, Taranto e Palermo, la cui attività, oggi, è limitata a causa della mancanza di commesse di lavorazione.

Queste costruzioni, se venissero effettuate, consentirebbero un completo sviluppo agricolo e industriale di tutte le zone interessate ed in particolar modo dell'altipiano silano, che, nonostante le sue favorevoli condizioni di clima, oggi viene per necessità in minima parte sfruttato, a causa delle difficoltà di trasporto dei prodotti e della impossibilità di permanenza delle famiglie coloniche per mancanza assoluta di comunicazioni e di rifornimenti.

Se accanto alla costruzione di questi tronconi, la cui spesa complessiva aggiornata al 31 dicembre 1951 si aggira sui 30 miliardi, si provvedesse alla trasformazione del materiale rotabile, distaccato nei diversi parchi, si potrebbe senz'altro arrivare ad un importante programma di commesse per le industrie italiane. Infatti si potrebbero trasformare n. 76 locomotive, in altrettanti locomotori Diesel, si potrebbero rammodernare n. 200 vetture, si potrebbero riparare o ricostruire tutti i carri danneggiati o distrutti dalla guerra, e che ancora oggi fanno bella mostra sui binari di smistamento delle stazioni intermedie.

Esistono delle disposizioni che impongono alla Società concessionaria di completare e migliorare queste ferrovie. Noi diciamo che queste disposizioni debbono essere applicate.

Gli azionisti della Società, essendosi fin dal 1915 assicurati i nove decimi di integrazione da parte dello Stato sul proprio bilancio, dal 1915 ad oggi, non hanno fatto altro che presentare dei bilanci passivi. Siamo arrivati, dunque, a questo assurdo: che proprio sul bilancio passivo gli azionisti della Mediterranea hanno sempre realizzato e realizzano dei lauti profitti a danno dello Stato e delle collettività interessate. Nel 1951 e nel 1952 le Calabro-Lucane, secondo tali bilanci, avrebbero avuto un passivo di un miliardo e cinquecento milioni all'anno.

Qui s'impongono dei provvedimenti radicali, e lo Stato deve intervenire.

Oggi viaggiare sulle Calabro-Lucane significa, spesso, andare incontro a morte sicura. Non è il caso, qui, di fare un bilancio di tutti gli innumerevoli incidenti, causati per il completo e disastroso abbandono in cui versano queste ferrovie. È certo che in Calabria, oltre ad avere i mutilati e i morti per la guerra, abbiamo anche periodicamente i mutilati e i morti per le Calabro-Lucane.

Il solo ponte crollato a Vibo Valentia nell'autunno del 1951 ha dato dieci morti e diciotto feriti, e questo ponte ancora non è stato ricostruito.

Nel nostro intervento ci siamo, spesso, riferiti alla situazione esistente nel centro e nel nord d'Italia, in tema di comunicazioni ferroviarie e stradali ed abbiamo voluto fare il raffronto con la situazione esistente nell'Italia meridionale ed insulare. È evidente che in questi spunti comparativi, noi non abbiamo mai avuto l'intenzione di porre sul tappeto le solite rivendicazioni del sud nei riguardi del nord. Il problema è un altro. Più che delle cifre del bilancio che oggi ci viene presentato, noi ci siamo preoccupati, lo ripetiamo, di mettere in evidenza alcuni aspetti del problema meridionale, in fatto di trasporti, che per noi sono molto gravi e che non possono essere guardati dal Governo sotto il profilo delle esigenze di bilancio.

Un giornale calabrese di questi giorni, « Il Corriere Calabrese », tutt'altro che sospetto dal punto di vista governativo, riproduce alcune frasi contenute in una lettera scritta dall'attuale Ministro dei trasporti ad un deputato locale, militante nel Partito della Democrazia Cristiana.

In questa lettera il Ministro dei trasporti, a proposito della elettrificazione della S. Eufe-

mia-Catanzaro e della Paola-Cosenza, con un linguaggio garbatissimo nella forma, ed in ciò egli persegue senz'altro la linea tracciata dall'onorevole Pella, ha rinviato alle calende greche la sistemazione di questi due importanti nodi ferroviari con l'arcinoto ed allegro pretesto che in bilancio non ci sono fondi. Sicchè si potrebbe concludere che tutte le nostre proposte sono già destinate in partenza a cadere nel vuoto, anche se si tratta semplicemente di eliminare la sconcezza delle stazioni illuminate a petrolio lungo tutta la linea jonica.

Noi, però, desideriamo concludere diversamente, ricordando al Ministro dei trasporti che di questi problemi, ormai le masse popolari meridionali si rendono perfettamente conto. E questo è un fatto nuovo, che dovrebbe preoccupare il Ministro dei trasporti, nonchè il Governo, così come è un fatto nuovo la breccia che i colpi delle agitazioni contadine hanno aperto nell'ordinamento strutturale della Società Meridionale.

Orbene, le masse popolari meridionali, con questa nuova coscienza, intendono, attraverso questa breccia, andare avanti. Esse ormai sanno che solo con la lotta organizzata potranno realizzare tutto ciò che nel passato, con l'attesismo, non venne mai raggiunto.

E poichè dalla relazione governativa su questo bilancio non traspare neanche il più lontano proposito di cambiare politica e di dare inizio ad una nuova politica dei trasporti — il che equivarrebbe ricostruire ed ammodernare le nostre ferrovie — non possiamo che dire « no » al bilancio che ci viene presentato e che in tutta la sua sostanza non rappresenta altro che la continuazione della vecchia tradizionale politica, assolutamente negativa soprattutto nei riguardi del Mezzogiorno (*Vivi applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

GAVINA, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere come intenda provvedere a far sì che il signor questore di Milano rispetti i diritti dei cittadini togliendo l'arbitrario, non motivato ed ingiustificabile divieto alla richiesta di organizzare una sfilata folcloristica e sportiva di poche migliaia di persone, in un percorso breve e con esclusione di intralci al traffico, in occasione del *Festival* nazionale de « L'Unità », che avrà luogo il prossimo 13 settembre.

Gli interpellanti, così come i cittadini democratici di Milano, rilevano e fanno rilevare all'onorevole Ministro che, permanendo l'assurdo divieto, oltre che ad incidere sui diritti costituzionali, si recherebbe grave ed immeritata offesa alla cittadinanza milanese, che verrebbe discriminata e posta in condizioni di inferiorità in quanto fin dal 1948 sfilate del genere di quella vietata a Milano si sono svolte tranquillamente a Roma, Firenze, Genova, Bologna e Torino (23).

COLOMBI, MONTAGNANI, ALBERGANTI, BANFI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se ritiene legale l'arresto dei due critici Guido Aristarco e Renzo Renzi ed il loro deferimento all'Autorità giudiziaria militare, e se non giudica profondamente lesivo di fondamentali libertà del cittadino, la libertà di opinione e di stampa, il motivo della loro incriminazione costituita da un soggetto cinematografico pubblicato su una rivista (24).

COLOMBI, ALBERGANTI, MONTAGNANI, BANFI.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GAVINA, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per sapere: 1) quali provvedimenti intenda adottare per sanare la situazione caotica delle Opere pie napoletane a carattere ospedaliero. La legge del 1939 « sul riordinamento delle Opere pie napoletane » viene considerata dalle Autorità amministrative, Ministero dell'interno e Prefettura, quasi caduta in desuetudine, mentre gli organi della giustizia amministrativa stimano che essa è ancora valida tanto che in forza di essa hanno

annullato tre bandi di concorso nell'amministrazione degli Ospedali riuniti di Napoli; 2) quali provvedimenti intenda prendere per sanare l'attuale situazione di carenza amministrativa dovuta all'assenza di amministrazioni statutarie mentre persistono, alla direzione degli ospedali, amministrazioni straordinarie protrattesi illegalmente oltre i limiti di tempo stabiliti per legge (questo il caso, per esempio, degli ospedali di Morvillo ed Ascalesi, Collegi riuniti « Principe di Napoli » con l'Ospedale « Santa Maria della Vita » ed amministrazione degli Ospedali riuniti di Napoli); 3) quali provvedimenti intenda prendere per sanare la situazione finanziaria degli Ospedali riuniti di Napoli, in seguito alle sei inchieste della prefettura di Napoli, alle due inchieste dell'Alto Commissariato igiene e sanità e alle due del Ministero dell'interno (tenute sempre nell'àmbito del segreto « d'ufficio »). Giacchè dopo un anno di amministrazione straordinaria, gli Ospedali riuniti di Napoli si trovano ancora con oltre un miliardo di debito verso i fornitori, personale, banche, enti assicurativi e previdenziali con crediti riscuotibili di due o trecento milioni, con disavanzo formale di qualche centinaio di milioni, ma con disavanzo effettivo di oltre settecento milioni; 4) quali provvedimenti intenda prendere a carico di quelle Autorità della provincia di Napoli, le quali invece di adoperarsi per sollevare dalla grave crisi in cui si vengono a trovare gli ospedali della Provincia, con provvedimenti arbitrari già bollati dall'Autorità giudiziaria, penale ed amministrativa, hanno, invece, favorito gravi indelicatezze da parte di alcuni amministratori e svolto una politica clientistica e personalistica tendente a svuotare di ogni contenuto la funzione dell'unico organo di tutela per gli ospedali: « Il Comitato provinciale per le istituzioni pubbliche e di assistenza e beneficienza » (57).

VALENZI, BOCCASSI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se è informato del comportamento tenuto ad Enna dal dottor Novello, Procuratore della Repubblica e quali provvedimenti intende prendere.

Nell'istruttoria per la denunzia presentata da Nocilla Mario contro i disturbatori di un comizio elettorale, il dottor Novello ha dato prova di grave parzialità e di scarso senso d'opportunità, procedendo contro i primi testimoni interrogati, fino a farli ammanettare seduta stante, perchè essi osavano fare il nome di un prete del luogo fra i disturbatori del comizio.

Questo strano comportamento del magistrato inquirente all'immediato inizio dell'istruttoria suscitava disorientamento e panico tra i testimoni, chiamati a deporre, e stupore e preoccupazione tra la popolazione che aveva assistito al comizio e aveva notato il prete tra i disturbatori (58).

RUSSO Salvatore.

Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere come intendono impedire il ripetersi di fatti incresciosi a danno di nostri emigrati all'estero, come quello recentemente occorso a nostri lavoratori agricoli in Francia, i quali, volendo compiere il loro dovere di cittadini italiani ed esercitare un loro diritto, sono rimpatriati il 7 giugno recandosi a Corbola per le elezioni.

Al ritorno in Francia, non solo per opera del datore di lavoro, ma anche per quella di un funzionario del Consolato di Parigi, ex fascista, tuttora nostalgico, hanno subìto ingiustizie e soprusi, nonchè le conseguenze della rottura del patto di lavoro (59).

MERLIN Angelina.

Al Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga di ricercare mezzi idonei a sopperire alle attuali deficienze del servizio di liquidazione delle pensioni privilegiate ordinarie il cui ritmo è assolutamente inadeguato ai bisogni e alle legittime aspettative degli aventi diritto (60).

TOMÈ.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere o adottare e con carattere di urgenza per venire incontro alla preoccupante situazione del mercato dell'olio di oliva (61).

JANNUZZI.

Al Ministro dell'interno, per sapere se non ritenga doveroso decretare una pubblica attestazione di civica benemerenza al sindaco di Badia Polesine il quale, nella sua qualità di Presidente di quella Commissione elettorale comunale, ha proposto la cancellazione dalle liste — cancellazione avvenuta — del cittadino Gidoni Bonaventura fu Tullio perchè « condannato in data 4 giugno 1928 dal Tribunale speciale per la difesa dello Stato alla pena complessiva di anni 15 e mesi 4 e giorni 15 di reclusione, a lire 6.200 di multa, interdizione perpetua dai pubblici uffici e anni tre di vigilanza speciale, per i reati di cospirazione, incitamento alla guerra civile, incitamento alla insurrezione e al mutamento violento della costituzione della forma di Governo, incitamento a mezzo della stampa all'odio di classe e alla disobbedienza della legge, incitamento ai militari a disobbedire alla legge, offesa al Capo del Governo »; e se uguale attestazione non ritenga di decretare anche al Presidente della Commissione elettorale mandamentale di Lendinara che respinse il ricorso tosto inoltratole dal Gidoni avverso la decisione della Commissione comunale di Badia Polesine;

o se considerando tali decisioni e misure non solo alla stregua di una faziosità di parte intollerabile in chi ricopra pubbliche cariche ma come manifestazioni volutamente offensive degli ideali democratici al cui servizio seppero porsi, con sacrificio eroico, quanti ebbero il coraggio di lottare, nei tempi della sua maggiore potenza, contro il regime della dittatura, non intenda avvalersi dei mezzi che la legge pone a sua disposizione per ridurre a dovere i denunciati sfrontati manomissori del diritto elettorale di uno dei più degni cittadini della Repubblica.

Gidoni Bonaventura fu giudicato dal Tribunale speciale e condannato nello stesso processo nel quale Antonio Gramsci, per gli stessi titoli di reato, fu colpito con la spietata condanna da lui scontata fino all'estinzione della sua vita gloriosa (62).

TERRACINI.

Al Ministro dell'interno, per sapere se intenda mantenere in vigore o non piuttosto, come giustizia e spirito di umanità imporrebbero, revocare la circolare diramata dal precedente titolare del Dicastero, a mezzo della Direzione generale dell'assistenza pubblica, in data 17 maggio 1953, n. 25100-35 MTA, con la quale è stata disposta la riduzione automatica a partire dal 1° luglio 1953 di un terzo delle assegnazioni per il trattamento assistenziale e la conseguente riduzione degli elenchi degli assistiti da ammettere in modo continuativo al godimento della maggiorazione di trattamento assistenziale prevista dall'articolo 2 della legge 30 novembre 1950, n. 997 — disposizione che contraddice ai solenni impegni programmatici in materia sociale del Governo e che comunque suonano beffardi e irridenti nei confronti del progressivo aggravarsi della disoccupazione e quindi del progressivo aumento dei cittadini bisognosi di assistenza (63).

TERRACINI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere in base a quali leggi il questore di Napoli vieta qualsiasi pubblica manifestazione inerente al mese della stampa comunista e ciò in aperta violazione della Costituzione ed in contrasto sia con le dichiarazioni fatte dall'onorevole Presidente del Consiglio al Parlamento, sia con le assicurazioni date dall'onorevole Sottosegretario all'interno ai senatori Sereni e Palermo in data del martedì 1° settembre nel corso dell'incontro avvenuto a Roma (64).

PALERMO, VALENZI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga doveroso disporre che venga, una buona volta, eliminato l'errore esistente e persistente nel chilometraggio fra Reggio Marittima e Messima Marittima, il quale non è affatto di 15 chilometri, come si rileva dagli orari ufficiali e dalle tariffe, ma soltanto di 12 chilometri, e, pur nondimeno, stranamente si tramanda da quasi mezzo secolo, e cioè da quando le Società ferroviarie imposero per l'attraversamento dello Stretto un chilometraggio impropriamente detto virtuale; e ciò in considerazione del fatto che tale strano chilometraggio virtuale, in primo luogo, non trova per nulla riscontro nel chilometraggio di Villa San Giovanni — il quale è reale, perchè successivo e adottato dopo il passaggio delle fer-

rovie allo Stato — in secondo luogo è smentito pienamente dai dati di rotta della stessa Marina italiana, e in terzo luogo si riflette e si concreta in un danno continuo, quanto ingiusto per i viaggiatori e per tutti i numerosi interessati a tali trasporti, i quali pagano circa il 20 per cento in più di quanto è legittimamente dovuto all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (65).

BARBARO.

Ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa, per sapere: se nel procedimento instaurato a carico, nell'arresto e nella traduzione nella fortezza carcere di Peschiera, avvenuti in questi giorni, dei giornalisti Guido Aristarco e Renzo Renzi — rispettivamente direttore e collaboratore di una rivista critica, di studio e di cultura regolarmente autorizzata ed edita — nei confronti dei quali l'Autorità giudiziaria militare ha creduto di poter emettere mandato di cattura per un articolo pubblicato in detta rivista nel febbraio ultimo scorso, gli onorevoli Ministri non ravvisino — come ogni buon democratico ravvisa, e a parere dell'interrogante non può non ravvisarsi — una flagrante e inammissibile violazione delle norme costituzionali che regolano i rapporti civili dei cittadini, l'ordinamento giurisdizionale e le libertà di stampa e di critica; se, in presenza di tale fatto che ha suscitato e va suscitando in tutto il Paese un senso di profondo sdegno e un moto unanime di protesta contro l'arbitrio inaudito, gli onorevoli Ministri non intendano intervenire, con l'urgenza che la gravità del caso impone, e prendere provvedimenti immediati e concreti intesi: *a*) a ristabilire l'autorità della norma costituzionale e delle libertà di stampa e di critica così gravemente lese; *b*) a ricondurre i responsabili — il cui operato sembra opportuno riguardare anche sotto il riflesso dell'articolo 28 della Costituzione — al rispetto e alla osservanza di dette norme; *c*) a reintegrare prontamente i giornalisti, vittime del sopruso, nei loro diritti e nelle loro libertà che sono i diritti e le libertà di tutti i cittadini (66).

MARZOLA.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga disporre che sia restituito al Compartimento ferroviario di Reggio Calabria il treno cantiere trasferito a Foligno nel 1943 esclusivamente per l'offensiva nemica aero-navale, restituzione reclamata dalle Autorità e dalle popolazioni della Provincia e se intenda ordinare la prosecuzione dei lavori, iniziati molti anni or sono per la creazione di un cantiere stabile in Reggio Calabria per il trattamento chimico delle traverse, e abbandonati senza alcun valido motivo (67).

TRIPEPI.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se è a sua conoscenza la questione del passaggio a livello detto « della Ca' Morta », quasi alle porte di Como; e nel caso affermativo quali provvedimenti intenda adottare il Ministero per risolvere una situazione che, considerata seria nell'anteguerra, è divenuta insostenibile allo stato attuale del traffico.

Il suddetto passaggio a livello taglia la strada statale dei Giovi, di cui è nota la grande importanza per il traffico interno ed internazionale, e provoca numerose volte al giorno ingorghi che, specie nei giorni festivi, assumono aspetti preoccupanti. Il piano regolatore generale di Como, approvato nel 1937 e non realizzato per il sopravvenire della guerra, prevedeva la costruzione di un cavalcavia, il cui progetto era stato approvato dall'Azienda statale della strada. Sarebbe di grande beneficio per i traffici ordinari, e per quelli inerenti al turismo, se il progetto di calvalcavia venisse prontamente realizzato, anche stralciandolo dal complesso del piano regolatore, perchè la sua costruzione, oggi che il movimento stradale è più che quadruplicato rispetto al 1937, è veramente urgente e indilazionabile (68-*Urgenza*).

TERRAGNI.

Al Ministro della difesa, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per sistemare l'aeroporto civile di Elmas in modo che il servizio passeggeri possa trovare quell'assistenza che è indispensabile ed il traffico aereo possa svilupparsi come lo richiedono le comunicazioni con il continente (69).

CARBONI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere quali intenzioni abbia il Ministero a proposito della soluzione del problema dei passaggi a livello delle « Ferrovie Nord Milano » nell'interno della città di Como; problema che è di scottante attualità per il frequente ripetersi di incidenti anche mortali, e per l'enorme intralcio che procura allo svolgersi dell'attività vitale di una città che, come Como, ha bisogno di facile e libero traffico.

Detto problema era stato previsto nel piano regolatore generale della città di Como del 1937, che sarebbe urgentissimo adeguare se del caso alle mutate esigenze della vita cittadina. È desiderio antico e sentito della cittadinanza comasca che il prolungamento della ferrovia Nord fino alla sponda del lago, che fu benefico allorchè la città era tutta contenuta nell'àmbito delle vecchie mura, sia oggi eliminato perchè costituisce un grave inciampo alla normale espansione della città. Detto prolungamento spezza la città in due parti, tra le quali le comunicazioni mediante i due passaggi a livello attuali sono estremamente difficili.

Si propone il tema risolto a suo tempo dal piano regolatore generale, e cioè l'arretramento del capolinea della ferrovia Nord nella zona detta di « Sant'Orsola », ove è disponibile, anche a giudizio dei tecnici, lo spazio necessario e sufficiente per le installazioni di una ampia moderna stazione.

Continuare così come vanno le cose che già erano considerate anormali e insopportabili sedici anni or sono, significherebbe arrecare un danno sempre più grave alla città di Como, ed esporre ancora a gravi incidenti la popolazione (70).

TERRAGNI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni e gli scopi di recenti indagini condotte dai carabinieri di Milano, zona Duomo, nella persona dell'interrogante e intorno ai suoi più stretti familiari, indagini che ricordano quelle di cui fu oggetto nel ventennio fascista, e sono pertanto offensive per essa, oltrechè segno di un sistema inconcepibile in una repubblica democratica, a meno che gli organi di Polizia non intendano avvalersi dei famigerati schedari del passato regime (71-*Urgenza*).

MERLIN Angelina.

Ai Ministri della pubblica istruzione e della difesa: *a*) al primo per conoscere se, tenuto conto che nei concorsi per ruolo speciale transitorio banditi nel 1948 a favore dei maestri combattenti e reduci furono ammessi soltanto quei maestri che avessero insegnato nelle scuole elementari di Stato almeno per due anni e fossero in possesso di regolare dichiarazione integrativa, non consideri ingiusta la posizione derivatane a carico di quei maestri, egualmente combattenti e reduci, che nel 1948 non potevano aver compiuto i due anni d'insegnamento predetti perchè, congedati dopo l'aprile 1946, non avevano potuto insegnare che nel solo anno 1947-48 o che alla data del concorso non erano riusciti ad ottenere la dichiarazione integrativa dai distretti militari per il notorio ritardo col quale spesso e per ragioni indipendenti dalla volontà degli uffici tali documenti venivano rilasciati. E quali provvedimenti intenda prontamente promuovere perchè la cennata sperequazione sia eliminata; *b*) al secondo (Ministro della difesa) per conoscere se non sia vero che, come è stato ripetutamente da lui riconosciuto in precedenti risposte ad interrogazioni parlamentari, i distretti militari si siano quasi costantemente trovati nella necessità di soddisfare con notevole ritardo alle richieste di dichiarazioni integrative a causa specialmente delle gravi difficoltà di reperire la documentazione necessaria in uffici sconosciuti o distrutti dalla guerra (72).

JANNUZZI.

Ai Ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per conoscere: *a*) quali forme di adeguata vigilanza permanente intenda il Governo adottare acchè non si ripetino ulteriormente da parte jugoslava le catture di motopescherecci italiani, come frequentemente avviene e come recentissimamente è accaduto, a 15 miglia a nord-ovest di Pelagosa, a carico di motopescherecci della marina di Molfetta che esercitavano pesca da posta, con fonti luminose, su un banco facilmente individuabile, con grave danno a carico dei pescatori e con conseguente confisca di materiali italiani a favore dello Stato jugoslavo; *b*) quali provvidenze intendano adottare o promuovere perchè i detti danni siano risarciti agli interessati (73).

JANNUZZI.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è vero che è in corso la sostituzione del professor Santini, Presidente dell'Opera Valorizzazione Sila, con un esponente della Democrazia cristiana e, in caso affermativo, quali sono i motivi di tale provvedimento, e se non ritenga necessario riformare in senso democratico la struttura amministrativa dell'Ente (74).

SPEZZANO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i criteri che lo guidano nell'assegnare contributi alle Compagnie stabili e semi stabili drammatiche e per sapere se reputi vantaggioso all'Arte il verificarsi di episodi eroicomici quali quelli che non onorano la nascita della Compagnia cosidetta Triveneta, episodi che hanno stupito ed accorato il mondo artistico e disgustato i contribuenti i quali vedono — in tale maniera — sperperato il pubblico denaro (75).

GIACOMETTI, LOCATELLI, LIBERALI, MERLIN Angelina, PELLEGRINI, CIANCA, CALDERA.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritiene opportuno di sospendere il provvedimento della soppressione delle sezioni staccate dei Ginnasi di Menfi, Ribera e Cattolica Eraclea, in provincia di Agrigento, interessanti numerosi paesi della zona di Sciacca, o almeno prorogare il funzionamento delle suddette sezioni per l'anno scolastico 1953-54.

Facendo rilevare che il danno che ne avrebbero i paesi interessati è enorme perchè, oltre che colpire numerosissime famiglie nel momento molto delicato della riapertura delle scuole, turba l'andamento della istruzione dei giovani, aumenta la disoccupazione nella classe insegnante ed arreca grave danno economico, deprimendo l'entusiasmo delle tre cittadinanze che avevano da oltre un decennio ottenuto il funzionamento delle scuole soppresse (80).

MOLINARI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere, in relazione ai gravissimi danni arrecati dal nubifragio abbattutosi su Roma, e a seguito delle necessariamente insufficienti precisazioni date dall'onorevole Ministro dell'interno al Senato la sera stessa, quali provvedimenti siano stati presi o siano allo studio per dare finalmente una organica sistemazione alla rete delle fognature e dei collettori di Roma, onde evitare per l'avvenire sciagure del genere, placando le giuste apprensioni della cittadinanza sdegnata per la deplorevole imprevidenza dei responsabili organi comunali; e quali immediate provvidenze siano state adottate nei confronti dei colpiti dall'alluvione, specie nelle borgate e nei quartieri popolari (81).

TURCHI, FERRETTI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se è vero che il Governo intenda proporre un disegno di legge per cui tutti gli inquilini d'Italia sarebbero colpiti da un forte aumento d'affitto, maggiore o minore secondo il loro reddito, e circa un quinto dei fitti attualmente bloccati subirebbero uno sblocco totale e il resto uno parziale.

Si osserva in proposito: 1° che in Italia occorrono dieci milioni di vani, mentre se ne sono costruiti meno di un decimo; 2° che migliaia e migliaia di cittadini vivono in baracche, in scantinati e in grotte; 3° che le nuove costruzioni riguardano quasi tutte case che, per gli affitti troppo alti, non possono essere abitate dai lavoratori; 4° qual'è il preciso pensiero del Governo sul progetto di legge parlamentare contro il tugurio (82).

LOCATELLI.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se e come intende provvedere al finanziamento già chiesto dall'Ispettorato provinciale dell'agricoltura di Rovigo per il ripristino dei danni subìti dai fabbricati rurali e particolarmente delle colture a causa della tromba d'aria che, sabato 22 agosto, ha colpito la zona di Adria, Loreo e Dourds, tenendo conto che i fondi e le abitazioni appartengono a piccoli coltivatori diretti, già vitti-

me dell'alluvione del 1951 e che non dispongono di mezzi necessari per far fronte alle conseguenze della nuova sciagura (83).

MERLIN Angelina.

Al Ministro dell'interno e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica: premesso che nel decorso anno, rispondendo ad una interrogazione rivoltagli dal senatore Zelioli, l'Alto Commissariato per la sanità pubblica precisò che non riteneva « ammissibile che un sanitario di ruolo al servizio dei Comuni possa contemporaneamente occupare altri posti di ruolo presso pubblici ospedali »;

premesso altresì che, a seguito della suindicata precisazione dell'A.C.I.S., l'Amministrazione comunale di Nocera Inferiore invitò un medico condotto di ruolo a dichiarare se intendesse optare per il detto posto o per quello di medico del locale Ospedale civile Umberto I che è di terza categoria;

che il predetto sanitario non ottemperò all'invito, e ciò nonostante che l'invito stesso fosse stato più volte reiterato anche in ottemperanza alla nota prefettizia n. 24266 del 2 maggio c. a. con la quale si chiedeva di conoscere se e quale risposta egli avesse dato in merito;

che in seduta 8 agosto 1953 il Consiglio comunale di Nocera Inferiore dichiarò dimissionario d'ufficio il predetto sanitario dal posto di medico condotto del Comune;

che con decreto n. 51710 del 24 agosto il prefetto della provincia di Salerno ha annullato per illegittimità il deliberato consiliare;

tutto ciò premesso, l'interrogante desidera conoscere se sia nel vero, cioè se abbia interpretato regolarmente le leggi in vigore, il predetto Alto Commissario oppure il Prefetto della provincia di Salerno, e per conoscere altresì: 1) qualora l'Alto Commissario abbia emesso un parere errato, quali provvedimenti esso intenda adottare per evitare che sulla traccia della risposta all'interrogazione Zelioli, altre Amministrazioni possano cadere in errore; 2) nel caso contrario, cioè se il prefetto non sia nel vero, quali provvedimenti di urgenza il Ministro dell'interno intenda adottare stando alle precisazioni del Presidente del Consiglio dei ministri che tutti i cittadini sono uguali innanzi alla legge.

La presente riveste carattere di particolare urgenza, data la situazione venuta a crearsi nel comune di Nocera Inferiore (84).

ANGRISANI.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere quando potrà essere portato all'esame degli organi legislativi il progetto di legge di modifica all'articolo 67 del testo unico delle leggi sanitarie circa il trattamento economico dei medici condotti, progetto che, già messo allo studio presso l'Alto Commissariato, dovrebbe una buona volta sistemare le infinite sperequazioni che sussistono tra le varie Provincie e fra i vari Comuni nella corresponsione delle indennità accessorie, che dovrebbero essere sempre equiparate a quelle degli altri dipendenti comunali e che prevede parimenti lo stipendio iniziale dei medici condotti corrispondente al grado IX della gerarchia statale gruppo *A* (85).

PERRIER.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere quando potrà essere portato all'esame degli organi legislativi il progetto di legge (a suo tempo già approvato dal Consiglio dei ministri dai Ministeri competenti, ma ora reso inoperante) inteso a modificare l'articolo 76 del testo unico delle leggi sanitarie, onde con disposizione transitoria sia assicurato il trattenimento in servizio fino al 76° anno di età dei sanitari condotti, fisicamente idonei ed assunti in servizio prima della promulgazione del testo unico delle leggi sanitarie 1934, che avevano acquisito la stabilità a vita (86).

PERRIER.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere quale garanzia esista, dopo i lavori di puntellamento dell'edificio del Collegio Romano e dopo lo spostamento di intere sezioni dai magazzini pericolanti, per l'incolumità stessa del personale e del pubblico della Biblioteca Nazionale Centrale « Vittorio Ema-

nuele » di Roma, e se il Ministero della pubblica istruzione se ne assuma la piena responsabilità.

Si domanda inoltre, se sia esatto che il Genio Civile, nella sua relazione, abbia dichiarato che occorrerà, per impedire ulteriori cedimenti, che non sia aumentato neppure di un chilo il peso già sopportato dall'edificio e come, in questa situazione, sia possibile il funzionamento, anche provvisorio, del massimo istituto bibliografico del nostro Paese (87).

DONINI.

Al Ministro del tesoro, per sapere quante siano ancora le pratiche di pensione di guerra da evadere e quali previsioni si abbiano in ordine all'espletamento delle medesime.

Chiede inoltre se non ritenga opportuno togliere dall'ansia e dall'incertezza esasperante quanti sono ancora in attesa dando ai medesimi — almeno a quanti ne facciano richiesta — immediata concreta notizia al fine, anche, di promuovere una utile collaborazione istruttoria (88).

BRASCHI.

Al Ministro senza portafoglio Campilli, per conoscere:

1° se è vero che fin dal 1939 la fornitura idrica per la Piana di S. Eufemia Lamezia era stata studiata e risolta dalla Società Anonima Bonofiche Calabresi su progetto approvato dai competenti organi ed erano già stati eseguiti i lavori di allacciamento, sospesi successivamente a causa della guerra;

2° se è vero che nell'immediato dopoguerra venne riesumato un progetto redatto dall'ingegner Raul Parise di Catanzaro in merito alla soluzione integrale del problema idrico della Piana, in grado di fornire l'acqua sia agli abitanti a monte che a quelli a valle, progetto che a differenza di quello precedente che considerava una soluzione parziale del problema per la fornitura idrica dei soli villaggi agricoli della zona valliva (S. Eufemia, villaggio S. Pietro Maida, villaggio Curinga) contempla una soluzione integrale del problema e provvede a fornire di acqua oltre i suddetti paesi anche i comuni di Nicastro, Sambiase, Zangarona, Bella, Torre Mezzopraia, Stazione Angitola;

3° se è vero che questo secondo progetto otteneva tutte le approvazioni di rito, dal punto di vista tecnico e sanitario, fino a quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici a Sezioni riunite che, nei considerandi del voto (n. 794 del 23 marzo 1948), richiamava, fra l'altro, le unanimi approvazioni di tutti gli organi tecnici ed amministrativi locali e richiedeva soltanto dei raffronti economici col vecchio progetto, consistente nella soluzione parziale del problema stesso;

4° se è vero che il progetto Parise integrato in conformità del voto espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici a Sezioni riunite, riconfermato ed approvato da tutti gli organi tecnici locali e trasmesso al Ministero dell'agricoltura, non venne ripresentato al Consiglio superiore stesso per il parere definitivo, ma venne trattenuto ed insabbiato negli uffici della Cassa per il Mezzogiorno;

5° se è vero che la Cassa per il Mezzogiorno, contro lo stesso parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha ritenuto scindere in due la soluzione integrale, prevedendo la costruzione di due acquedotti, uno vallivo e l'altro montano, per cui, mentre il progetto Parise prevedeva la fornitura idrica dal Massiccio Silano di acque purissime e perfette per la loro potabilità, col nuovo progetto della Cassa i centri abitati di Nicastro, Sambiase, S. Eufemia, ecc. sarebbero forniti con acqua che scaturisce alle sorgenti con temperatura che varia dai 15 ai 18 gradi centigradi e che dopo circa 30 chilometri di percorso raggiungerebbe una temperatura tale da considerarsi imbevibile;

6° se è vero che il progetto Parise comporta una spesa infinitamente inferiore ai due progetti redatti dalla Cassa per il Mezzogiorno;

7° se non ritiene, pertanto, utile e necessario disporre che la Cassa del Mezzogiorno riprenda in esame il progetto Parise e lo ripresenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici onde avere riconfermato il giudizio già espresso favorevolmente (89).

DE LUCA Luca.

Al Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere nei confronti del Prefetto di Modena, il quale da oltre un mese tiene esposto all'albo ufficiale un supplemento al n. 9 e 10 del 30 giugno 1953 del noto periodico fascista « Branca Leone », recante il titolo: « Lo dice un giornale comunista » e con il sottotitolo: « Come starebbero i lavoratori italiani con un governo Nenni e Togliatti ».

Giacchè detto manifesto incita all'odio ed è improntato a netto spirito di parte se ne chiede l'immediata rimozione e l'adozione delle relative sanzioni a carico del Prefetto responsabile della summenzionata affissione (90).

PUCCI.

Ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa, per sapere:

1° perchè sono stati tratti in arresto i giornalisti Guido Aristarco e Renzo Renzi e il Segretario della Camera del lavoro di Brescia, Sclavo, con chiara violazione delle libertà di stampa e di critica, solennemente sancite dalla Costituzione, alla quale tutti — a cominciare dai Ministri — debbono ubbidire;

2° se non credono giunto finalmente il tempo di eliminare certe disposizioni, in netto contrasto con la Costituzione, tristi eredità del regime fascista, travolto dal popolo per sempre (91).

LOCATELLI.

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici e del tesoro, per sapere se non ritengono di dover finalmente prendere congrui provvedimenti, occorrendo in via legislativa, per andare incontro alle necessità, almeno di ordine edilizio, del comune di Galeata (Forlì) e zone limitrofe in ordine ai danni inflitti dal terremoto del 1950. Faccio notare in proposito che dopo i primi sommari interventi del Genio civile, talora concretatisi e limitatisi all'ordine di sgombero e di demolizione, non seguirono gli adeguati, invocati provvedimenti, talchè molti contadini vivono tuttora più o meno occupati lontano dal proprio podere, con profondo disagio e con grave danno della produzione in zone dove già si verifica il triste fenomeno dell'abbandono della terra e dell'urbanesimo. Si tratta di danni per fortuna limitati in superficie, data la ristrettezza della zona colpita, ma non per questo meno gravi e sentiti da quella popolazione tanto povera e tanto laboriosa (92).

BRASCHI.

Al Ministro della pubblica istruzione: ritenuto che per determinazione ministeriale dovrebbe essere soppressa a decorrere dal 1° ottobre p.v. la sezione staccata in Scafati del Ginnasio superiore di Nocera Inferiore; considerato che tale provvedimento, mentre danneggia gravemente la situazione scolastica locale, sia nei riguardi degli alunni che attualmente frequentano detta sezione, sia nei riguardi di quegli altri alunni che, provenienti dalla fiorentissima scuola media governativa, non troverebbero possibilità di frequentare sul posto alcun corso di scuola media superiore, d'altra parte pregiudica il programma predisposto dalla Civica Amministrazione per dotare Scafati — popoloso centro di altri importanti Comuni — di un dignitoso edificio scolastico ove possano trovare appropriata sede un Liceo classico, un Ginnasio, la Scuola media e quella di avviamento al lavoro; chiede se — in considerazione di quanto sopra esposto — non creda di dover accogliere le ripetute istanze della Amministrazione comunale di Scafati — interprete del sentimento unanime di tutta la popolazione — e le raccomandazioni dei parlamentari della zona, e, quindi, disporre, se non la revoca, quanto meno la sospensione del provvedimento in oggetto (93).

PETTI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se, in accoglimento delle ragioni contenute nel circostanziato memoriale presentato dal Comune di Berra (Ferrara), che è stato escluso dai benefici della legge 21 ottobre 1950, n. 841, non sia possibile includere detto Comune nel provvedimento denominato delle « aree depresse » (94).

BARDELLINI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per i quali, fin dal 1950, non si è provveduto a finanziare il progetto per la costruzione dell'edificio scolastico in Belsito centro (Cosenza), e quelli rurali dello stesso comune, dove gli insegnanti sono costretti ad impartire le lezioni in ambienti inadatti e malsani, privi di arredamenti, e dove gli alunni per banchi hanno le proprie ginocchia e per sedile i sassi.

Con l'occasione l'interrogante invoca dall'onorevole Ministro il suo personale interessamento per risolvere, nel più breve tempo possibile, il problema della edilizia scolastica in Calabria, per contribuire così efficacemente ad abbattere l'analfabetismo, che è la piaga più dolorosa della nostra Regione, e la causa vera del suo ritardato progresso (95).

VACCARO.

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti crede di adottare in merito alle giuste richieste della Giunta della Camera di commercio di Cosenza per la installazione, in quella città in crescente sviluppo, di altro centralino telefonico per dar sfogo alle numerose richieste (96).

VACCARO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intende prendere su quanto, molto opportunamente, ha chiesto la Camera di commercio di Cosenza, in merito alla istituzione in quella importante città di una Sezione staccata dell'Ispettorato della motorizzazione (97).

VACCARO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro senza portafoglio Campilli, per sapere se essi intendano presentare con carattere di urgenza un disegno di legge per estendere i compiti della Cassa del Mezzogiorno alla edilizia sanitaria.

E ciò per ragioni di supremo interesse sanitario e sociale ed in ispecie a favore di una regione depressa quale è la Lucania, la quale più di ogni altra difetta di ospedali, di infermerie, di cliniche e di ambulatori privati.

L'intervento della Cassa del Mezzogiorno deve essere effettuato al più presto, con carattere di emergenza, e sarebbe conforme alla natura di essa Cassa che ha come postulato l'azione rapida e antidepressiva e che è stata riconosciuta pienamente idonea allo scopo (98).

MASTROSIMONE.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 30 settembre, alle ore 16, col 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 1953 al 30 giugno 1954 (20).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (22).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (21).

La seduta è tolta alle ore 21,15.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti