XXI SEDUTA

MERCOLEDÌ 30 SETTEMBRE 1953

Presidenza del Presidente MERZAGORA

INDICE

Annuncio della morte del senatore Grazi:

CERABONA . . . . . *Pag.* 577
PRESIDENTE 577

Congedi 557

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) (Seguito della discussione):

MASSINI 557
GRAZI 566
PRESIDENTE 566
VACCARO 566
CADORNA 569
PORCELLINI 570
SPALLICCI 574
CERABONA 575

Proposte di legge (Presentazione) 557

La seduta è aperta alle ore 16.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bellora per giorni 5, Magliano per giorni 2.

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

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti proposte di legge:

dal senatore Mariani: « Aumento dell'indennità di contingenza ai lavoratori addetti alla vigilanza, custodia e pulizia degli immobili » (62);

dal senatore Pannullo: « Norme provvisorie per le promozioni ai gradi VIII di gruppo *A*, IX di gruppo *B* e XI di gruppo *C*, nei ruoli del personale civile dell'Amministrazione dello Stato » (63).

Queste proposte di legge saranno stampate, distribuite ed assegnate alle Commissioni competenti.

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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 ».

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, nonostante i vari Ministri che si sono succeduti al Ministero dei tra-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

sporti e nonostante che tutti, nessuno escluso, abbiano finito per riconoscere che l'impostazione del bilancio dei trasporti e delle ferrovie dello Stato ha urgente bisogno di essere riveduta, se si vuole che le cifre preventive e consuntive rispecchino l'esatta situazione dell'azienda, cioè una più veritiera somma e valore degli effettivi servizi che questa grande azienda statale offre al pubblico e al Paese, nonostante tutto ciò l'attuale bilancio ha la stessa impostazione di tutti i precedenti.

È da anni che da questa ed altre tribune si vanno ripetendo queste cose, purtroppo inutilmente. Una diversa impostazione del bilancio delle ferrovie dello Stato è stata reclamata anche da personalità, non di opposizione, come per esempio il senatore Panetti, oggi Ministro, che nella relazione del bilancio 1952-53 ha anch'egli invocato un'indispensabile sincerità di bilancio. E sono gli stessi dirigenti dell'amministrazione ferroviaria che affermano questo bisogno; infatti in un recente opuscolo edito dalla direzione generale per le ferrovie dello Stato si legge: « Il disavanzo deve considerarsi in prevalenza apparente, perchè alla sua formazione concorrono gravi oneri che, in una gestione autonoma, dovrebbero invece gravare su quelle amministrazioni alle quali le ferrovie dello Stato rendono servizi, solo in parte compensati. È auspicabile pertanto che a tale nuova impostazione si giunga nell'interesse di una chiarificazione del bilancio non solo delle ferrovie dello Stato ma di tutte le amministrazioni statali ».

Penso si possa convenire, onorevoli colleghi, che più chiari di così non si potrebbe essere; invece, purtroppo, non se ne è fatto nulla. Durante i sette Governi presieduti dall'onorevole De Gasperi, il Ministero dei trasporti è stato uno di quelli che ha subìto più, come si dice, cambi di guardia; dopo una relativa continuità della gestione dell'onorevole Corbellini, si sono succeduti vari altri titolari, D'Aragona, Campilli, Malvestiti e attualmente l'onorevole Mattarella. Ma a questa eccessiva variabilità di Ministri ne è seguìta la più assoluta mancanza di un appropriato indirizzo politico e quindi anche delle riforme auspicate cui ho accennato poc'anzi. Eppure rimane mio assoluto convincimento — e da anni modestamente da questo banco reclamo questo cambiamento — che questo è il maggior male di cui soffrono le ferrovie dello Stato, poichè senza un ben determinato indirizzo politico, industriale ed economico e senza una diversa impostazione di bilancio che metta in evidenza pregi e difetti di questa grande azienda, le ferrovie dello Stato non potranno migliorare e far fronte agli insopprimibili impegni sociali che esse sono chiamate a svolgere, nonchè a fronteggiare la concorrenza dovuta allo sviluppo di altri mezzi di trasporto.

Mi rincresce constatare che di tutti questi gravi problemi, ormai di dominio pubblico, non si trova alcuna traccia neanche nella relazione elaborata dal collega senatore Buizza. Ho detto che specie in questi ultimi anni è mancato nell'azienda ferroviaria un giusto indirizzo di gestione. Questo a mio avviso può dividersi, grosso modo, in due campi: nel miglioramento tecnico e amministrativo dell'azienda e nella soluzione degli annosi problemi del personale. Risolvere questi problemi è assolutamente indispensabile, a meno che non si voglia far propria l'opinione di chi pensa che le ferrovie sono ormai uno strumento superato e che si debba lasciarlo andare alla malora, cioè al suo progressivo deperimento. Nostro profondo convincimento è invece che le ferrovie, bene attrezzate e bene amministrate, sono e saranno un insopprimibile, efficace strumento della economia nazionale e dello sviluppo civile del Paese. Questo è stato già affermato da altri colleghi, ma penso sia opportuno ripeterlo e ribadirlo.

Gli interessati oppositori delle ferrovie, specialmente della gestione statale, si limitano a sbandierare il passivo di bilancio senza analizzarne le cause e studiarne i rimedi. Noi intendiamo seguire la via opposta. L'esercizio attualmente in discussione, 1953-54, data la vecchia impostazione, prevede anch'esso un passivo di 47 miliardi. La prima constatazione da fare è che non è affatto vero che il passivo di bilancio delle ferrovie dello Stato sia un fenomeno di questi ultimi anni. Inoltre mi pare sia anche dimostrato che non è vero che il passivo sia determinato solo da una sedicente eccedenza di personale.

Senza risalire molto indietro, negli anni in cui non si poteva imputare a eccedenza di personale, nè a favoreggiamenti a vantaggio del

personale, perchè si parla dell'epoca fascista, negli esercizi 1931-32, 1932-33, 1933-34 e 1934-1935, i bilanci si sono chiusi in enorme passivo con queste cifre: nell'esercizio 1931-32 si ebbero 198 milioni di passivo che con le cifre attuali sarebbero intorno agli 11 miliardi e forse più; nel 1932-33 si ebbero 604 milioni pari a 32 miliardi di oggi, nel 1933-34, 807 milioni di passivo pari a 44 miliardi di oggi e nell'esercizio 1934-35, 830 milioni pari a 46 miliardi di oggi. Poi vengono gli esercizi prebellici, quelli bellici e poi cominciano le cifre attuali che noi già conosciamo e che non possono addebitarsi ad eccedenze del personale. Si può fare un'altra constatazione: che in questi ultimi esercizi il personale è costantemente diminuito non a centinaia ma a decine di migliaia, eppure il passivo non solo è rimasto, ma è aumentato. Segno evidente che le cause ed i rimedi bisogna ricercarli altrove. Intanto, nella quasi totalità dei Paesi ove pur vige il sistema capitalistico, le ferrovie sono tutte nazionalizzate o statizzate. Ebbene, in tutte o quasi tutte queste località, i bilanci si chiudono normalmente in passivo. Se questo è un fatto comune, deve far riflettere anche i nostri oppositori. Ma le ferrovie italiane hanno inoltre delle particolari caratteristiche. Per esempio — non dirò certo novità per i colleghi che hanno la bontà di ascoltarmi, ma è bene che queste cose siano ricordate anche se conosciute — con la sua configurazione molto allungata, con l'ostacolo costituito dal dorsale appenninico e dal baluardo alpino, le comunicazioni sia stradali che ferroviarie nel nostro Paese si rendono più difficili ed onerose. A causa del gran numero delle linee di montagna, le ferrovie italiane richiedono maggior prestazione di personale, oltre che maggiori spese.

Le cause dell'attuale squilibrio del bilancio ferroviario sono da ricercarsi anche nel fatto che, per ragioni sociali e per ragioni di sperequata concorrenza con gli altri mezzi di trasporto, le tariffe ferroviarie non sono aumentate in proporzione alla svalutazione della moneta, ma solo di 35, 37 volte l'ante-guerra — non critico il fatto, anzi lo considero una necessità sociale — mentre le spese generali, e non solo quelle del personale, sono aumentate, come tutti sanno, di 50, 60 ed anche più volte rispetto al 1939. Ma vi sono anche altri oneri sociali e concessioni non compensate, che, mentre sono da considerarsi utili alla collettività nazionale, e quindi debbono essere mantenute, non c'è nessuna ragione perchè questi carichi sociali, che soltanto la ferrovia sopporta e non altri mezzi di trasporto, debbano pesare finanziariamente nel bilancio del suo esercizio. Si calcola che il numero delle linee passive porti, nell'insieme dell'esercizio, una maggiore spesa di 20 miliardi. Le concessioni tariffarie speciali per i viaggiatori si aggruppano intorno ad altri 17 miliardi; altri 14 miliardi sono costituiti dalle concessioni per le merci. Queste tre cifre vengono a fare una somma di oltre 50 miliardi, cioè una somma di lavoro prestato dalle ferrovie dello Stato alla collettività e che nel bilancio non figura neanche « per memoria ».

Mi sia permesso di ricordare un'altra caratteristica: tutti quanti sappiamo che l'Italia meridionale, con la sua numerosa, ma poverissima popolazione, consuma poco. Sono molti di più i treni carichi che dal Sud vanno al Nord, che quelli che dal Nord vanno al Sud. Questo genera uno scompenso che anche i non competenti possono benissimo comprendere. È evidente che per rifare l'equilibrio del materiale occorrono centinaia di treni, di carri vuoti la cui spesa raggiunge ogni anno la cifra di circa 17 miliardi, che si aggiungono ai 50 già considerati. Credo che queste caratteristiche non siano comuni agli altri Paesi, che pure hanno il loro bilancio ferroviario costantemente in passivo.

Un'altra cifra che si ama non ricordare è quella relativa alla perequazione delle pensioni. A causa della reazione fascista c'è attualmente una grande sproporzione tra il numero dei pensionati delle ferrovie e gli agenti in servizio, il che genera una forte spesa per le pensioni. Ma mentre per gli altri dicasteri per le pensioni fa fronte il Ministero del tesoro, per le Ferrovie la somma viene iscritta in bilancio, tra le spese di esercizio. Si tratta di una spesa che oscilla tra i 35 e i 40 miliardi l'anno.

Le cifre che ho elencato formano una spesa, che non è di esercizio, e che oscilla intorno ai 100 miliardi, più che doppia dell'attuale bilancio finanziario.

Quanto ho detto finora conferma le nostre affermazioni, cioè che le Ferrovie dello Stato assolvono in pieno il proprio compito, che non sono affatto sanguisughe del Tesoro e che una più veritiera valutazione del bilancio e dei servizi prestati dovrebbe permetterci di presentare le ferrovie più degnamente di fronte al Paese, e al tempo stesso permetterci di far vivere più dignitosamente il personale.

Uno dei mezzi con i quali si può sanare il bilancio è l'incremento patrimoniale, tra cui metto in prima linea l'elettrificazione delle linee. Debbo dichiarare con molta soddisfazione che quest'anno i colleghi intervenuti nella discussione si sono tutti soffermati sulla necessità di una maggiore elettrificazione delle linee. Preghiamo il Ministro dei trasporti di voler tenere conto di questo fatto. A parole si è sempre riconosciuta la necessità di una maggiore elettrificazione delle linee, sono stati fatti molti programmi, ma le realizzazioni o sono del tutto mancate o vanno avanti troppo lentamente. Ho qui il programma ufficiale della Direzione generale per l'elettrificazione che purtroppo è intatto da parecchi anni. È un bel quadro che non subisce purtroppo spostamenti, e le cui linee sono state già enunciate qui. Comporta un programma di elettrificazione di circa duemila chilometri, dalla Messina-Palermo, alla Bari-Lecce, alla Milano-Venezia ed altri raccordi, che implica una spesa — tra spese di impianti fissi e mezzi di trazione — complessivamente sui 110-115 miliardi. Naturalmente nessuno pretende che questo programma sia realizzato in un anno e neanche in due anni. Ma come stanno realmente le cose? La verità è che in cinque anni, dal 1948 ad oggi, si sono elettrificati soltanto 250 chilometri di linea, poco più poco meno che cinquanta chilometri all'anno. E allora questi due mila chilometri in quanti decenni saranno realizzati?

Prendiamo ad esempio la Messina-Palermo. L'altro anno ci siamo lamentati ed abbiamo prospettato perchè in un anno si era compiuta soltanto l'elettrificazione del tratto Messina-Barcellona, circa 45 chilometri; quest'anno è andato in esercizio il tratto fino a Sant'Agata Militello, altri 55 chilometri. Questa benedetta linea Messina-Palermo in quale anno, non voglio dire Anno Santo, sarà realizzata? Senza contare le altre linee che giustamente i colleghi hanno reclamato.

Vedete un po' di fare come molti altri Paesi, i quali considerano che le minori spese della trazione elettrica sono tali da poter ammortizzare in non molti anni le spese di investimento. Non si potrebbe parlare neanche di investimenti a fondo perduto, ma di investimenti tali da poter essere ammortizzati in poco tempo, senza considerare le maggiori comodità e l'igiene che il servizio elettrificato procura nei confronti del servizio a vapore o a nafta. Mi sia permesso di citare come esempio la Svezia, dove l'88 per cento delle ferrovie appartiene allo Stato e di questo 88 per cento l'86 per cento è completamente elettrificato. Si potrà dire che là ci sono delle condizioni idroenergetiche migliori, ma su questo punto ritornerò tra poco. Noi siamo a meno del 35 per cento.

Naturalmente per elettrificare una linea non bastano gli impianti fissi e i locomotori elettrici, occorre anche l'energia e sappiamo che, su scala nazionale, l'energia elettrica in Italia è molto deficente. I colleghi sanno che sopra una richiesta di oltre 40 miliardi di possibile consumo, a tutt'oggi se ne producono solo 30 miliardi. Quindi abbiamo già una deficienza di 10 miliardi di chilovattore annui sulla necessità del consumo e della produzione. Di qui la necessità che, oltre ad intensificare la elettrificazione, si intensifichino anche le fonti di energia. E noi abbiamo qui degli esempi: ho parlato di 30 miliardi, di cui il 16 per cento è prodotto dagli auto-produttori, che poi consumano da se stessi la propria energia; fra questi il monopolio della Montecatini, che produce per suo conto, e lo consuma, il 7 per cento di tutta la produzione nazionale. Vicino a queste ditte private, per quanto monopolistiche, che producono e consumano il 7 per cento, le Ferrovie dello Stato vanno molto lontano, perchè producono appena il 3 e qualche cosa per cento di tutta l'energia nazionale, mentre in Svezia, come ho citato prima, il 45 per cento di tutta l'energia nazionale è prodotto da impianti statali.

Noi chiediamo che anche in questa direzione delle fonti di energia le Ferrovie dello Stato facciano con più coraggio molti passi avanti. Si dice: ma in Italia le forze idro-

energetiche sono deboli. La cosa è parzialmente vera, ma oggi, allo stato delle cose, è anche questo uno *slogan* che è caduto, prima di tutto perchè dalle statistiche e dagli studi già fatti risulta che solo con le forze idro-energetiche si potrebbero produrre 45 miliardi di chilovattore al posto dei 30 attuali; ma poi oggi abbiamo una nuova grande forza, una nuova grande ricchezza della Nazione: il metano. Le società private incominciano ad adoperarlo per formare le centrali termoelettriche; se ne è inaugurata una bellissima a Piacenza. Perchè le Ferrovie dello Stato non possono fare qualche cosa di simile? Sì, ci sono dei tentativi di compartecipazione, ma noi vorremmo che, invece della mezzadria, ci fossero degli impianti fatti e gestiti dallo Stato. I mezzi investiti in questa iniziativa darebbero veramente un più ampio respiro a tutta la politica economica del nostro Paese; soprattutto alla politica dei trasporti darebbero veramente un proficuo ammodernamento tecnico, una diminuzione dei costi d'esercizio ed il tanto desiderato risanamento del bilancio. Altri colleghi intervenuti ieri hanno detto che la rete ferroviaria statale ha bisogno di essere completata sia in nuovi tronchi di linea, sia in linee di raccordi per valorizzare quelli già fatti. Io concordo con questa tesi, anche perchè dal 1911 ad oggi, cioè in circa mezzo secolo, la rete statale è aumentata di meno di mille chilometri; quindi non c'è stato nessun incremento, si potrebbe dire. Sono attualmente 16.370 chilometri, di cui solo 4 mila sono a doppio binario. Quindi, anche come raccordi, raddoppi e completamento della rete, non fosse altro che per valorizzare quella esistente, c'è da fare molto. Ci sono in corso dei lavori, per esempio l'iniziato raddoppio della Battipaglia-Reggio; ma si lavora troppo lentamente, onorevole Ministro. Io non so quante decine o centinaia di lavoratori sono occupati in questi raddoppi, ma è chiaro che il numero potrebbe essere raddoppiato, triplicato, per accelerare di più i lavori. Credo di poter affermare che non sono le braccia che mancano. Così si dica per il parco del materiale rotabile. Siamo anche qua al di sotto dell'anteguerra, sia per le automotrici, sia per le vetture-viaggiatori di cui mancano ancora duemila unità. Per i carri, inoltre, non si tratta solo di consistenza numerica, quanto di qualità. Se si vuole intensificare il traffico delle derrate, come la frutta fresca e gli agrumi, importantissimi per la nostra economia, mancano carri frigoriferi con cui solo si potrà provvedere al trasporto di questa nostra produzione, anche all'estero, contribuendo così a sanare il *deficit* della nostra bilancia commerciale.

Mentre parliamo di incremento patrimoniale, non si può non ricordare che non abbiamo ancora completato la ricostruzione. Infatti lo stesso collega relatore, ha fatto un lungo elenco di impianti fissi e di materiale mobile non ancora ricostruiti. Anche qui vi è una ridda di cifre attraverso cui è difficile districarsi. Si valuta che l'insieme del patrimonio della rete ferroviaria statale sia di circa 3 mila miliardi. I danni causati dalla guerra sono stati calcolati intorno agli 800 miliardi; si dice che siano già stati spesi 450 miliardi (500, dice il relatore). Comunque manca ancora molto, tanto è vero che l'onorevole Malvestiti, l'anno scorso, ci faceva un programma di avviamento al completamento della ricostruzione che comportava 63 miliardi. Non ripeto l'elenco delle opere da completare, cosa cha ha già fatto il relatore; voglio semplicemente aggiungere, facendo mia una considerazione della Direzione generale, che anche la mancata ricostruzione pesa sulle spese di esercizio.

Circa i programmi di stanziamenti, sia per l'incremento patrimoniale che per la ricostruzione, è difficile farsi un'idea chiara di come stanno le cose. Intanto non c'è sufficiente chiarezza su quel che è stato investimento patrimoniale ed investimento per completare la ricostruzione. Io pregherei l'onorevole Ministro di darci un elenco preciso in modo che tutti quanti si possa vedere gradualmente quel che si ha intenzione di fare, perchè con questa ridda di programmi e di investimenti, che rimangono sempre sulla carta, nessuno comprende più niente. Vorrei citare solo alcune cifre: era stato accennato un completamento della ricostruzione con un programma di 100 miliardi; poi venne quel programma di 213 miliardi in tre gradi di urgenza per la elettrificazione; poi il programma di 160 miliardi, di cui 63 per la ricostruzione e 97 per

l'incremento patrimoniale; poi la Cassa per il Mezzogiorno, con un suo programma esclusivamente per le ferrovie di 75 miliardi, poi il mutuo lanciato dalle Ferrovie dello Stato di 40 miliardi e pochi giorni fa i giornali hanno riportato la notizia di un altro investimento della Cassa del Mezzogiorno per le ferrovie per altri 11 miliardi. Infine vi è la Commissione interministeriale del Ministero dei lavori pubblici che ha tirato fuori un programma ferroviario di cui cito le cifre più importanti: lavori ferroviari in corso di esecuzione 8 miliardi e mezzo; completamento delle ferrovie in corso di costruzione 40 miliardi; costruzione di ferrovie di immediato inizio tra cui quelle previste dal programma della Cassa del Mezzogiorno, 47 miliardi; altre ferrovie urgenti ed importanti, 50 miliardi. Non sappiamo quanto di questo programma riguardi le ferrovie concesse e quanto le Ferrovie dello Stato.

La conclusione quindi non la faccio io, ma questa arrovellata ridda di notizie, ed anche di miliardi, per cui chi ha il dovere ed il piacere di tener dietro a questo importante campo che interessa il nostro Paese, non riesce a farsene una idea chiara.

Ho parlato dello sbilancio ferroviario come argomento fondamentale degli oppositori della rete statale ferroviaria. Altro cavallo di battaglia per i nemici della rete statale delle ferrovie è la sedicente esuberanza del personale che sarebbe, secondo loro, una delle cause, se non la causa fondamentale, del disavanzo. Anche qui occorre chiarezza ed io mi sforzerò in pochissimi minuti di portare il mio contributo a questa chiarificazione. Alla fine del 1946, cioè all'inizio della normalizzazione delle cose del nostro Paese dopo l'immane disastro di cui tutti siamo stati vittime, la punta massima degli agenti ferroviari è stata di 197 mila. Si è iniziata poi la fase discendente fino a 163.000, con una diminuzione di 34.000 agenti. Nonostante questa drastica sottrazione vi è ancora chi pensa — e purtroppo tra questi pare ci sia anche l'attuale direttore delle ferrovie — che i ferrovieri sono ancora troppi. Le organizzazioni sindacali sostengono, al contrario, che gli scarsi concorsi esterni finora attuati sono ancora molto al di sotto delle esigenze dell'attuale traffico. L'argomento dei nostri oppositori è la comparazione con il 1939. Si dice che nell'anteguerra vi erano 138.000 agenti, e che non c'è nessun motivo per cui oggi ci siano 163.000 agenti. A un profano di cose ferroviarie questa constatazione può fare impressione, ma non può impressionare un competente e tanto meno dovrebbe impressionare un dirigente dell'azienda; poichè i dirigenti hanno il dovere di essere obiettivi al massimo. Si è preso come termine di paragone il 1939, cioè uno dei periodi in cui il personale era estremamente scarso e maggiormente sovraccarico di lavoro. Non dimentichiamoci che a quell'epoca c'era il fascismo, non certamente molto caro ai lavoratori. Il personale era costretto a fare turni in deroga anche al regolamento e non godeva dei congedi. Che cosa è avvenuto dal 1939 ad oggi? Per il traffico merci, sono d'accordo che non ci siano state delle variazioni sensibili; ma per il traffico viaggiatori ed il numero dei treni valgano anche qui le cifre ufficiali. Nell'epoca prebellica c'erano all'incirca 100 milioni di treni-Km., nel 1948 si era giunti a 150 milioni, nel 1952 si erano superati anche i 150 milioni di treni-Km.

Per quanto riguarda i viaggiatori, in particolare, si sa che nel 1939 si sono trasportati 157 milioni di viaggiatori. Nel 1952 se ne sono trasportati 366 milioni e nel 1953, almeno sino a questo mese, questa cifra è stata superata di parecchi milioni. È evidente che questo aumento di treni e di traffico, sia pure limitato al servizio viaggiatori, non poteva non portare ad un aumento del personale.

Ma vi è qualche altra cosa: i colleghi mi permetteranno di dire nella continuazione di questa chiarificazione, che quando è caduto il fascismo tutti i lavoratori hanno cercato di migliorare le loro condizioni di lavoro e tra questi anche i ferrovieri, con le loro organizzazioni sindacali. Quindi, attraverso la lotta sindacale, si sono strappati dei miglioramenti, come per esempio l'applicazione delle otto ore nelle grandi stazioni, il godimento delle festività infra-settimanali, qualche aumento nella durata del congedo di talune qualifiche, il riposo festivo, l'aumento del lavoro accessorio del personale di macchina, l'assegnazione del terzo agente del personale di manovra. Queste parziali conquiste sindacali si risol-

vono tutte evidentemente in un maggiore impiego di personale, per cui si calcola che tutte queste rivendicazioni, nel loro insieme, calcolate nell'intera rete nazionale ferroviaria, abbiano portato ad un aumento di 15, 16.000 agenti.

Onorevoli colleghi ed onorevole Ministro, parliamoci molto francamente, c'è qualcuno che possa pensare di togliere ai ferrovieri questi vantaggi acquisiti? Poichè ritengo che nessuno pensi di far questo, bisogna finirla col paragone del 1939. Chi rimette in piedi il paragone del 1939 o è in mala fede, o è meglio che cambi argomento per sostenere la sua tesi. Vi è un'altra particolarità, che cioè, tra gli agenti attualmente in attività di servizio, sono compresi 6.400 mutilati o invalidi assunti per legge e 2.500 non idonei alle loro primitive qualifiche. I dirigenti della Direzione generale pensano che questi due gruppi di ferrovieri, specialmente i mutilati, appesantiscano il numero complessivo degli agenti e di conseguenza il bilancio della amministrazione. Noi ci permettiamo di non essere d'accordo con questa opinione e ne diciamo il motivo: la struttura della nostra azienda ferroviaria è tale che vi sono molteplici funzioni da compiere. Vi sono, se non vado errato, più di 150 qualifiche tra tutto il personale ferroviario. Tra queste qualifiche parecchie possono essere espletate anche da lavoratori menomati. A parte il fatto morale che lo Stato deve dare alla collettività l'esempio di valorizzare e riqualificare il personale menomato e i reduci delle guerre, non è giusto che un agente ferroviario, dopo 15 o 20 anni di servizio, per una menomazione, debba essere collocato a riposo, mentre potrebbe essere mantenuto in servizio in apposite mansioni senza aggravi di bilancio.

Vorrei ancora sottolineare che nonostante i 34 mila agenti in meno, anche in questi ultimi anni il traffico ferroviario è aumentato, non solo come circolazione dei treni, ma come insieme di tutta l'attività. Per esempio, il personale delle officine, che pure è diminuito di 2000 unità, ha aumentato la sua produzione, sia mensile che annuale. Mi permetto allora di chiedere che si finisca con lo scaricare sul personale le conseguenze dello sbilancio della azienda dovuto invece al mancato ammodernamento dell'Azienda stessa e alla errata impostazione del suo bilancio.

Prima di abbandonare completamente questo argomento, vorrei pregare ancora il signor Ministro di fare in modo di seguire il meno che sia possibile la politica della estensione degli appalti interni. Non è vero che sia un'economia per la nostra azienda. L'economia che si afferma di realizzare è del tutto illusoria e spesso del tutto negativa. È evidente che lo imprenditore privato non può rinunciare al suo guadagno. Dove lo prende? O tra le pieghe dell'appalto, e quindi in definitiva è sempre l'amministrazione che paga; oppure l'Amministrazione stessa deve consentire un super sfruttamento dei dipendenti da parte degli appaltatori. In questo caso avremo il fenomeno, socialmente riprovevole, di un'amministrazione statale che si fa complice di questo maggiore sfruttamento.

Bisognerà risolvere il problema degli assuntori, e il problema dei dipendenti dalle ditte appaltatrici che formano complessivamente 35 mila unità di quasi ferrovieri — come li chiama la Direzione generale — che giornalmente lavorano con gli altri ferrovieri in organico, nei piazzali, sui treni, negli scali merci, nelle officine; ma questi non dipendono direttamente dall'Amministrazione ferroviaria. Lavorano sotto un altro padrone che non mette niente, nè capitale, nè attrezzi. Vi è solo una partita di giro amministrativa che si può sopprimere con maggiore moralità amministrativa ed anche, in definitiva, con beneficio dell'esercizio ferroviario.

Anche il Consiglio di Amministrazione si è pronunciato contro gli appalti interni, almeno per il servizio attivo. Preghiamo che la si faccia finita in questa direzione e siamo del parere che sarebbe un vantaggio per tutti se l'azienda ferroviaria fosse gestita solo da una categoria omogenea del personale, attaccata al servizio e ricompensata in modo da soddisfare le sue civili esigenze di vita.

E tocco brevemente da ultimo appunto le condizioni di vita e di lavoro del personale. I colleghi sanno che tutti i dipendenti del pubblico impiego attendono da tempo un miglioramento nelle proprie retribuzioni. È chiaro che in questa agitazione generale sono compresi anche i ferrovieri. Quali sono le rivendicazioni

più importanti dei dipendenti del pubblico impiego? Sono queste: adeguamento delle retribuzioni agli aumentati costi della vita; conglobamento allo stipendio base del carovita e di tutte le altre indennità fisse a carattere continuativo; nuova regolamentazione degli scatti di anzianità; adeguamento delle quote di famiglia; rivalutazione delle tariffe del lavoro straordinario; applicazione della scala mobile; estensione ai pensionati della tredicesima mensilità e dell'assistenza sanitaria. Queste sono le esigenze di tutti i dipendenti dei pubblici impieghi, ferrovieri compresi.

Ma i ferrovieri hanno anche altri problemi che da anni attendono una soluzione e cioè: sganciamento del personale ferroviario dalla burocrazia statale; riforma dei quadri e classificazione per stabilire le qualifiche sulla base delle mansioni svolte e nuovi stipendi che compensino più adeguatamente il grave responsabile lavoro svolto.

Dal 1949 al 1952 hanno avuto luogo in apposita commissione paritetica di nomina ministeriale delle trattative, finora infruttuose, tra l'Amministrazione ferroviaria e le organizzazioni sindacali tanto che per questo problema, come i colleghi sanno, i ferrovieri sono stati costretti ad effettuare anche scioperi. Dopo anni di discussioni e di trattative, tutti questi problemi sono più che mai urgenti e speriamo che abbiano soluzione immediata.

Riguardo allo sganciamento del personale ferroviario, dopo non poche incertezze, questa riforma è stata fatta propria anche dall'organizzazione dei funzionari delle Ferrovie dello Stato che in un importante documento, stilato in comune con il Sindacato ferrovieri italiani, ha riconosciuto questa riforma come indispensabile, non solo per il trattamento del personale, ma anche ai fini di una miglior gestione dell'Azienda stessa.

Per quanto riguarda i miglioramenti di stipendio, nessuno ignora che gli ultimi parziali adeguamenti, concessi dalla legge nel 1951, non sanarono neanche allora l'abbassamento di vita dei pubblici dipendenti, abbassamento prodotto dall'aumentato costo di tutti i generi di consumo. Difatti, di fronte all'aumento del costo della vita del 15 per cento, fu concesso un miglioramento del 7-8 per cento, al massimo. Ora il costo della vita è continuato ad aumentare tanto che la scala mobile, in funzione per il settore privato, ha scattato ben quattro volte, mentre i pubblici dipendenti sono rimasti alle retribuzioni del 1951.

Credo opportuno far conoscere al Senato, non delle percentuali, ma delle cifre effettive, cioè gli stipendi effettivi con cui la grande maggioranza dei ferrovieri è costretta a vivere. Dei 163 mila agenti, 80 mila circa sparsi nei gradi XIV e XIII, percepiscono al netto, mensilmente, se celibi, 31.500 lire al mese, se ammogliati o con famiglia tipo, moglie con due figli, lire 38.500.

Ottantamila persone vivono in queste condizioni. Tutti sappiamo che cosa si può fare con queste somme. Altri 27 mila agenti (grado XII e XI) 35 mila lire se celibi, 41 se ammogliati; altri 31 mila agenti (per i gradi IX e X), dalle 36 alle 41 mila lire se celibi, dalle 45 alle 50 se con famiglia tipo. Rimangono poi altri 23 mila agenti, dei rimanenti gradi più elevati, che percepiscono stipendi superiori alle 50 mila lire, fino ad arrivare a poche decine di altissimi funzionari che percepiscono 100 mila lire o poco più. Questi sono gli stipendi dell'enorme maggioranza, dei quattro quinti, dei cinque sesti dei ferrovieri, che vivono con stipendi di fame; non è assolutamente possibile continuare a tirare avanti in questo modo. Si dice che verrà presentata una legge-delega. Bene, noi la discuteremo a tempo opportuno. Ma noi dobbiamo dichiarare la nostra opposizione a questo sistema. Noi desideriamo che sia il Parlamento a fissare le basi del trattamento economico e giuridico dei pubblici dipendenti.

L'ultima raccomandazione che vorrei fare all'onorevole Ministro è che tutti i pubblici dipendenti, ma specialmente i ferrovieri desiderano una maggiore ampiezza nell'esercizio della libertà sindacale. Finiamola con la lista dei traslochi per esigenze di servizio: tutti sanno che è una scusa. Basta che un nostro organizzato arrivi alla direzione sindacale della sezione locale, e diventa subito un agente indispensabile ad un'altra località che, neanche a farlo apposta, si trova sempre a molte centinaia di chilometri dal centro precedente, senza interessarsi minimamente delle condizioni di famiglia, dei figli, se vi sono scuole, alloggi, ecc. I permessi per le nostre assemblee sinda-

cali, negli ambienti ferroviari, sempre al di fuori degli orari di lavoro e senza intralciare l'andamento del servizio, sono lesinati fino all'inverosimile; non solo, ma le relazioni svolte dai dirigenti sindacali locali e le discussioni fra gli intervenuti tutti sono analizzate e controllate da appositi censori, che pretendono di avere il posto a sedere vicino all'oratore perchè non sfugga loro niente, pronti a denunciare chi parla di politica o, peggio, chi dice male del Governo. Certi dirigenti dell'Amministrazione non sono ancora arrivati a comprendere che tra il regime carcerario fascista e quello di una sia pur limitata democrazia, ci deve essere una certa differenza. Il tempo in cui si diceva: « qui non si parla di politica » è ora di considerarlo morto, signor Ministro. Il lavoratore, quindi anche il ferroviere, sul posto di lavoro deve rimanere un libero cittadino, non deve diventare lo schiavo e lo zimbello del proprio datore di lavoro.

Abbiamo l'esempio della protesta dei lavoratori del 30 marzo contro la legge-truffa. A quello sciopero di protesta hanno partecipato alcune migliaia di ferrovieri. Il diritto di sciopero è garantito dall'articolo 40 della Costituzione e non è stato ancora regolamentato da nessuna legge. Il meno che si possa dire è che questa regolamentazione è tuttora materia controversa. Ebbene, anche in questo caso, l'esecutivo ha preceduto il legislativo, e con una misura veramente straordinaria. Forse non tutti i colleghi sanno che, per poche ore di astensione dal lavoro, migliaia di ferrovieri hanno avuto gradualmente 10, 20, 30, 40, fino a 60 giorni di sospensione dal servizio e dallo stipendio.

I ferrovieri hanno definito tutto ciò un assassinio economico, perchè con i tempi che corrono, far stare una famiglia senza retribuzione per due mesi, significa veramente spingerli alla disperazione. Mi si permetta di citare un esempio ancora più concreto. Nel compartimento di Bologna, l'insieme delle astensioni dal lavoro per lo sciopero ha raggiunto le dodicimila ore; mentre le punizioni hanno superato le 200 mila ore di sospensione dal servizio, quindi 16-17 ore di sospensione per ogni ora di sciopero. Ora è difficile chiamare questo provvedimento misura disciplinare, bisogna chiamarla una delittuosa vendetta. Si capisce, non si inganna nessuno e tanto meno le organizzazioni sindacali ed i loro dirigenti. Non è vero che con queste misure esasperate l'Amministrazione ferroviaria abbia voluto tutelare l'ordine costituito: no; l'Amministrazione con ciò ha voluto tentare di rompere la compattezza organizzativa dei ferrovieri, lo spirito combattivo dei precedenti scioperi. Questa è la ragione non confessata della feroce punizione. Ebbene, io modestamente posso assicurare che lo scopo è completamente mancato e chi non ne fosse convinto non attenderà molto ad averne conferma. Noi chiediamo che all'inizio di questa nuova legislatura, insieme al provvedimento di clemenza promesso dal Presidente del Consiglio, si provveda alla revoca di tutte le punizioni inflitte per fatti sindacali e che si passi all'instaurazione di rapporti reciproci tra Amministrazione e dipendenti basati sull'osservanza delle norme fondamentali della Costituzione. In attesa di ciò chiediamo al Ministro la sospensione delle conseguenze amministrative delle punizioni stesse, che non sono meno gravi perchè per tre anni si impediscono avanzamenti ed altri seri diritti acquisiti.

Il Governo non ha ancora trovato il tempo di cambiare il regolamento di Pubblica sicurezza e le altre leggi secondo lo spirito della nuova Costituzione. Ebbene, neanche l'Amministrazione ferroviaria ha trovato ancora il tempo di sostituire il vecchio regolamento del personale dato dal fascismo nel 1925 con altro più confacente al nuovo clima democratico.

Ho finito, onorevoli colleghi, e chiedo scusa se sono stato un po' lungo. Spero mi sarà dato atto che in questo mio intervento ho parlato più di ferrovie che di ferrovieri, e ciò non è casuale. Anche in qualità di modesto dirigente sindacale, posso affermare che tutti i ferrovieri la pensano allo stesso modo, perchè amano la loro azienda, perchè si preoccupano del suo avvenire e non vogliono che la propria azienda diventi uno strumento mutilato, uno strumento logoro, destinato al fatale declino. I ferrovieri, senza distinzione di organizzazioni e di qualifiche, desiderano ardentemente che questa loro azienda resti un organismo omogeneo non deformato e non mutilato. I ferrovieri tutti sono convinti che le Ferrovie dello Stato, incrementate ed ammodernate, possono rendere un contributo sempre più valido

alla economia del Paese e presentare un migliore bilancio. Il personale ferroviario possiede nel suo seno tesori di capacità tecnica e amministrativa. Esso si è già dimostrato maturo e capace di collaborare in tutte le istanze possibili alla gestione dell'azienda e al suo miglioramento, come del resto è previsto nell'articolo 46 della Costituzione. Troppo poco si è fatto finora in questa direzione. Il bando alle discriminazioni, promesso dall'onorevole Pella, ha bisogno di essere messo largamente in pratica anche tra il personale delle Ferrovie dello Stato. Si chiede maggiore comprensione, meno rigidità disciplinare. Si chiede di assicurare al personale un lavoro quotidiano normale, rispettoso dei diritti acquisiti e dare ad esso una retribuzione degna della vita civile senza lo snervante assillo della continua insufficienza.

Come non ho risparmiato le critiche, così sento il dovere di dichiarare che nei primi contatti avuti col Ministero dei trasporti si è notato un nuovo tono e dei nuovi propositi che, se seguìti dai fatti, potrebbero dare inizio ad un nuovo clima distensivo e comprensivo nell'interesse di tutti. Dopo i recenti temporali, compreso quello che ho citato pochi minuti fa, questa è una schiarita, ma non vuol dire ancora il bel tempo. I ferrovieri vigili difensori della loro azienda — che è il loro pane — e dei loro diritti, attendono con fiducia, ma anche con fermezza. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

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

GRAZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chi guarda il bilancio del Ministero dei trasporti e non ha pratica di cifre può spaventarsi, perchè ai 47 miliardi di *deficit* del bilancio delle Ferrovie bisogna aggiungere anche quello che sarebbe il preventivo di spesa per i trasporti in concessione, che è di altri 18 miliardi in cifra tonda. Anzi questi 18 miliardi si può dire che il relatore li abbia aumentati, cioè quella che nel preventivo di spesa dovrebbe costituire una riduzione di spesa, una economia rispetto al 1952, come dice giustamente il relatore, non è economia, perchè si tratta della soppressione pura e semplice di un investimento patrimoniale di tre miliardi e cinquanta milioni, mentre vi è un aumento effettivo nell'esercizio che supera largamente questa economia. Questo è quanto si riferisce al bilancio.

(*L'oratore, colto da improvviso malore, si accascia sul proprio banco. Prontamente soccorso, viene trasportato fuori dell'Aula*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 17,15, è ripresa alle ore 17,40*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, come loro hanno visto, mentre il senatore Grazi si accingeva a svolgere il suo intervento, particolarmente atteso per la competenza specifica dell'oratore, è stato colpito da improvviso malore.

I referti medici, ancora incerti, ci dicono che la situazione, se pure grave, non appare allarmante. Sono sicuro di interpretare il pensiero di tutti nell'inviare un caldissimo saluto a questo nostro caro collega che ci auguriamo di veder presto al suo posto, di nuovo tra noi.

Riprendiamo la discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti.

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

VACCARO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola con l'animo vivamente rattristato per il grave malore che ha colpito il collega Grazi. Mi auguro che possa presto ristabilirsi per riprendere la sua attività in questa Assemblea.

Onorevole, Presidente, onorevoli colleghi, sarò veramente breve, ma sento il dovere di intervenire nella discussione di questo bilancio per illustrare alcuni problemi che hanno una importanza notevole per lo sviluppo della nostra vita nazionale.

Io, come meridionale, sono lieto che al Ministero dei trasporti sia stato chiamato l'onorevole Mattarella, il quale per la lunga permanenza che vi ha fatto quale Sottosegretario, ed ha partecipato alla ricostruzione della rete ferroviaria attuata così rapidamente e lodevolmente dal nostro caro collega Corbellini, si è formata una specifica competenza, che ora metterà in pratica per la risoluzione di tanti

altri importanti problemi che oggi si agitano nel suo Dicastero; dalla urgente sistemazione del personale, all'assestamento della Amministrazione ferroviaria, alla riorganizzazione degli autotrasporti, per i quali deve provvedere a radicali modifiche alle leggi del 1935, e del 1939, che non si adattano più alle attuali esigenze del traffico nazionale. Queste due leggi rallentano lo sviluppo degli autotrasporti in Italia, con grave danno della economia generale.

Ma un altro grave problema l'onorevole Ministro deve risolvere, quello delle case ai ferrovieri e particolarmente per quelli che vanno in pensione. Vi è la intiera categoria che lo attende. Non è giusto, nè umano che un ferroviere, dopo tanti anni di servizio, proprio quando ha più urgenti bisogni per la propria famiglia, ma per raggiunti limiti di età viene posto in pensione, deve lasciare la casa dell'Amministrazione cercarne un'altra, la cui pigione, spesso, è superiore al mensile che percepisce da pensionato.

È un problema questo, onorevole Ministro urgente che va risolto rapidamente per dare tranquillità a tutta la benemerita categoria dei suoi dipendenti.

Nello stato di previsione che esaminiamo per l'esercizio 1953-54, troviamo una dolorosa sorpresa, la diminuzione di spesa di lire 1.964.700.000 in confronto di quella autorizzata per lo scorso esercizio.

E, naturalmente, in questa riduzione di spese chi ne ha il maggior danno è l'Italia Meridionale.

Infatti sono stati soppressi, non so con quale criterio, gli stanziamenti per il completamento o la costruzione della ferrovia Bari-Barletta; Alcantara-Randazzo; Camigliatello Silano-San Giovanni in fiore.

Le diminuzioni ai capitoli 52 e 57 sono propote in relazione alla necessità di conseguire economie nelle spese dello Stato.

Ma l'Amministrazione ferroviaria di economie ha la possibilità di farne tante e cospicue.

Riveda le assegnazioni dei sussidi integrativi di esercizio alle aziende dei pubblici servizi di trasporto, sia meno *generosa*, in queste concessioni che dai 27.753.233 milioni, proposti, oltre quegli altri miliardi ancora non liquidati alle Calabro Lucane, e dai 3.334.275 milioni per le linee in gestione Comunale per la navigazione lacuale, potrà ricavare tali fondi quanto bastino per completare o costruire le ferrovie avanti ricordate, ed a ridurre il *deficit* di bilancio.

È, — mi permetto dire — un dovere per lei, onorevole Ministro far questo, perchè è nello interesse della stessa Amministrazione. Non si possono sospendere i lavori senza subirne gravi danni, perchè — come è ovvio — quelli eseguiti se non completati vanno a sicura rovina, e poi occorreranno nuove spese per essere rifatti!

Se, per esempio, la Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore — è questa la ferrovia che come calabrese mi interessa maggiormente — si pensa di non completarla, lo si dica chiaro; ed allora si potrà considerare se non sia il caso di trasformarla in camionabile. Le stazioni e i Caselli già costruiti, si potranno usare come case di abitazione o trasformarle in Alberghetti, di cui tanto ne occorrono in Sila. Ma sarebbe grave colpa lasciare abbandonate tante costruzioni, tante opere, che sono costate miliardi, alla mercè delle intemperie che le distrugge!

È cosa assai grave questa, onorevole Ministro, che a noi meridionali, ci rattrista! Sempre che si debbono fare economie sul bilancio dello Stato, queste si ricercano a danno delle nostre opere; che ne abbiamo, invece, bisogno ancora di tante per metterci in linea con le altre zone d'Italia!

Così accadde nel 1887, per lo sviluppo del primo piano ferroviario della Italia meridionale. Così accadde successivamente nel 1892, nel secondo piano, ed infine nel 1902! Anche allora furono stornati « provvisoriamente » i fondi, e le nostre ferrovie rimasero incompiute, o sulla carta nei voluminosi progetti!

Le popolazioni Silane con animo lieto e grato al Governo, seguivano i lavori della Camigliatello-San Giovanni in Fiore, ferrovia attesa da decenni, per essere, finalmente tolti dall'isolamento in cui si trovano, nel cuore della Sila! E grande sarà la loro delusione, e forte il loro sdegno quando sapranno che la tanto attesa ferrovia non si completerà più!

Provveda, onorevole Ministro che ciò non accada.

Le ripeto, riveda, con occhio attento, i sussidi proposti alle aziende dei servizi pubblici, e vedrà chei pochi miliardi necessari per il completamento delle indicate ferrovie potrà facilmente reperirli!

Giacchè mi trovo a parlare di costruzioni ferroviarie, onorevole Ministro, le raccomando — anche nello interesse della sua Sicilia — la elettrificazione della linea Jonica, per rendere più rapide ed agevoli le comunicazioni tra quella nobile Regione, la Calabria e le Puglie.

Questa opera ci è stata sempre promessa, ma ancora rimane... una promessa. Da noi le rapide comunicazioni sono ragione di vita. È inutile parlare di progresso del Mezzogiorno, se poi non si provvede a suo favore, alle cocostruzioni di grandi e veloci vie di comunicazione.

Con soddisfazione ammiriamo i lavori che si vanno compiendo per la costruzione del « cosidetto » doppio binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria. Anche questa importante opera, tanto attesa e voluta da noi, è stata mutilata. Non me ne meraviglio, onorevole Ministro. È così, è una fatalità.

Noi siamo abituati a vederci trattati in tal modo!

Come ci sentiamo mortificati a vedere in esercizio nelle nostre linee le più vecchie e sgangherate vetture ed automotrici. Tuttavia non nutriamo invidia per i più fortunati. Guardiamo con soddisfazione i miracoli che sa compiere la nostra industria ammirando e viaggiando su la « *Freccia Azzurra* », così costosa per l'Amministrazione ferroviaria.

Ma poi ritornando nelle nostre zone i nostri occhi si velano di malinconia, prendendo posto in quelle scomode e sgangherate « *Frecce... Nere* », che comunque potrebbero rendere più rapido il nostro viaggio se si fosse più volenterosi ad organizzare gli orari, almeno, per le coincidenze. Pare che qualcuno ci metta tutta la sua buona volontà per scombinare gli orari, per rendere ancora più impopolari e meno frequentati questi servizi. Noi abbiamo segnalato tutto questo, abbiamo dato i nostri suggerimeti, ma fino ad oggi le cose non si sono cambiate. Ho però la certezza, che Ella signor Ministro, vi provvederà.

Dunque, chiusa la parentesi, torniamo al « cosidetto » doppio binario. Infatti non si può parlare di doppio binario se questi si restringono su ogni ponte, ed i ponti sono 1300, e in ogni galleria, e le gallerie sono circa 600. Certo che in altra Regione d'Italia una costruzione così nuova ed ardita non si sarebbe certamente pensato di attuarla.

Sono privilegi nostri, soltanto nostri!

Intervenga, onorevole Ministro, anche in questo, e faccia che sulla Battipaglia-Reggio Calabria, si costruisca un vero doppio binario, allargando i ponti e le gallerie, ed in alcuni punti modificando anche il tracciato. Così darà all'Italia meridionale una grande comoda e sicura arteria ferroviaria, per aprirle traffici vasti e fecondi.

Grande è l'attesa in Calabria per la sistemazione della Cosenza-Paola. So che il Ministero dei lavori pubblici ha già provveduto alla redazione del progetto di massima. Fra giorni sarà trasmesso al suo Ministero per il necessario visto. Mi raccomando la più premurosa sollecitudine per tale adempimento.

È la nuova ferrovia Cosenza-Paola, un'opera di vita; è un'opera che è attesa da tutti. È un'opera che gioverà non soltanto alla mia terra, ma alla intiera Nazione.

Sull'attuale tratto, onorevole Ministro non si può più viaggiare. Ella ha risposto alla mia interrogazione di giorni fa assicurandomi che provvederà all'acquisto di altre sei automotrici, per migliorare il servizio. La ringrazio. Ma è necessario che anche le macchine del treno vengano sostituite. Non vanno più!

Io, onorevole Ministro la ho messa — forse con durezza — davanti alla sua responsabilità. Dio non voglia — dovesse accadere il 4° disastro, non si potrà più dire che la colpa è dei bravi ferrovieri, che compiono inauditi sacrifici per spingere le macchine nella salita o trattenerle nella discesa ripidissima di Falconara Albanese-San Lucido.

Ma indipendentemente da questo stato di permanente pericolo, è necessario ed urgente che la ferrovia si faccia per la economia generale dell'Amministrazione, e per dare ad un capoluogo di Provincia quale è Cosenza, rapida comunicazione con le grandi linee del Tirreno per meglio sviluppare, ampliare ed intensificare i suoi traffici.

Il collega Buizza, nella sua pregevole relazione, ha trattato anche degli autotrasporti. Egli ha fatto una statistica degli autoveicoli

prodotti in Italia, degli autoveicoli in circolazione per trasporto di merci, per trasporto di persone. Si è dimostrato soddisfatto e contento di questa statistica, affermando che ha riportato i dati statistici per dimostrare come sia continuo e importante l'incremento dei servizi di trasporto con automezzi.

Ma si è guardato bene, l'ottimo collega Buizza, di presentarci un'altra statistica, quella della distribuzione degli autoveicoli nelle diverse Regioni e Provincie d'Italia.

Anche in questo, mi duole dirlo, noi siamo ostacolati. Lo Stato non ci rimetterebbe nulla per lo sviluppo dei servizi automobilistici nella Italia meridionale, perchè nessun finanziamento nessuna indennità le ditte richiedono.

È per noi una lotta, una vera lotta, quando dobbiamo ottenere la concessione di un'aerolinea, non solo per la particolare ostilità dell'Ufficio di motorizzazione del Ministero dei trasporti, ma anche per la ingiustificata opposizione della Società delle ferrovie calabro-lucane che si crede lesa da qualsiasi nuova concessione.

Non parliamo poi per la concessione delle grandi linee da Turismo. Non possiamo ottenerne nemmeno una!

È stato chiesto la istituzione di una linea da gran Turismo Cosenza-Napoli, Cosenza Reggio Calabria, dopo un anno e mezzo di istruttoria, è stata negata la concessione! Ci guardi e provveda onorevole Ministro. Consideri che tutti i capoluoghi di Provincia dell'Italia centrale e settentrionale sono collegati da grandi linee automobilistiche da gran turismo. Solo in Calabria non è possibile ottenerle.

Voglio sperare, anzi ne ho la certezza, che Ella onorevole Ministro, nella sua grande saggezza, e per il grande amore che porta alla nostra terra, vorrà benevolmente esaminare quanto io ho avuto l'onore di sottoporgli in questo mio breve intervento, affinchè anche da noi la civiltà che è portata dalle grandi comunicazioni, vi giunga rapida e veloce! (*Vivi applausi. Molte congratulazioni*).

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

CADORNA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, poichè è una consuetudine tacciare, a torto o a ragione, le aziende gestite dallo Stato di inefficienza tecnica ed amministrativa, vale la pena, per contrasto, di citare una di tali aziende che ha potuto riscuotere la generale approvazione del pubblico. Alludo alla Navigazione lacuale, gestita in gestione commissariale, e in particolare quella del Lago Maggiore che funziona dal 1949, mentre quella del lago di Como funziona solo dal 1952. Navigazione la quale, per le perdite subìte negli impianti fissi e nel naviglio durante la guerra, e per altre ragioni inerenti alla gestione, era stata abbandonata dal pubblico, anche turistico, al punto da far ritenere che questo mezzo di trasporto dovesse essere definitivamente sostituito da linee automobilistiche. In questo senso fu presentato nel 1950 il disegno di legge n. 987 il quale constatava il declino del traffico e gli attribuiva un carattere permanente onde proponeva la sostituzione delle linee di navigazione longitudinali con linee automobilistiche, il raggruppamento del servizio di navigazione con quello automobilistico, la costituzione di tre Consorzi fatti da imprese esercenti autolinee, la cessione a questi del materiale fisso e dei natanti *gratis* per 35 anni e la corresponsione di un'indennità corrispondente al 50 per cento della perdita che la gestione privata aveva subìto negli ultimi due anni, circa 120 milioni all'anno. Il disegno di legge si arrestò fortunatamente alla Commissione della Camera perchè nel frattempo la gestione commissariale, affidata a mani esperte, dimostrò che non solo il servizio poteva essere risanato, ma doveva diventare un fattore importante del turismo. Il disavanzo, che nell'esercizio 1948 era di 63 milioni fu portato al pareggio nel 1951 e nel 1952 vi era già un utile di 35 milioni. Nel frattempo era stato rinnovato quasi integralmente il naviglio, fatto un nuovo traghetto per gli automezzi tra Laveno e Intra. Erano stati costruiti anche dei nuovi battelli veloci, uno dei quali, denominato « Freccia d'Oro », specie di idro-scivolante, viaggia a 80 chilometri l'ora e in 48 minuti porta da Arona a Locarno. Gli ottimi risultati ottenuti fanno ritenere che si debba continuare su questa strada e poichè talvolta si sente la voce che si ha in animo di risuscitare l'idea dei consorzi, desidero invitare il Ministro perchè operi nel senso che questo non si faccia, poichè oggi rinunciare all'attuale gestione governativa apparirebbe

come una rinuncia a danno dello Stato e dell'economia locale. (*Applausi*).

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

PORCELLINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è mio preciso dovere, anche come ex dipendente delle Ferrovie dello Stato, intervenire nella discussione del bilancio dei Trasporti. Non intendo però affrontare la discussione generale, ma intendo limitare il mio intervento alla gestione delle Ferrovie dello Stato. Sarò conciso come concisa è stata la relazione del collega Buizza .

Partirò dal primo dato, disavanzo di 48 miliardi in cifra tonda. Su questo bilancio io credo ci sarebbe molto da discutere in relazione al disavanzo che non è disavanzo reale, in quanto, come per il bilancio delle Poste e telegrafi, vi sono delle spese che fanno carico al bilancio delle Ferrovie mentre dovrebbero gravare i bilanci di altri Ministeri. La riduzione poi concessa a particolari categorie di cittadini, di enti e di amministrazioni non deve essere nascosta nel bilancio delle Ferrovie: ciò non è giusto perchè impedisce di seguire la vera fisionomia economica della gestione ferroviaria. Altri bilanci di altri Dicasteri non sono esatti, particolarmente quello della difesa. Si seguono in ciò le orme del passato regime! Noi non siamo contro le riduzioni, però affermiamo che il Paese ha il diritto di sapere quanto effettivamente costa il nostro Esercito, quanto si spende per il culto e così via. Per esempio, per le passate elezioni noi abbiamo inteso dire che sono costate otto miliardi, ma io sono convinto che agli otto miliardi bisognerebbe aggiungere almeno un altro miliardo di spese sostenute dall'Amministrazione ferroviaria: sono cifre che non posso precisare ma che il signor Ministro potrebbe avere con computo preciso.

Questi 48 miliardi allora certamente diminuirebbero e forse potrebbero anche sparire. Perchè si presenta sempre un bilancio delle Ferrovie dello Stato deficitario? Noi siamo sempre stati fautori della nazionalizzazione delle ferrovie; sappiamo però che allora come oggi ci sono sempre stati molti che desiderebbero il ritorno delle ferrovie ai privati. Ora credo che l'Amministrazione ferroviaria gestita da tecnici di valore come quelli che realmente abbiamo, da Ministri che abbiano il senso della responsabilità che grava su di loro, decisi a migliorare questo servizio, a togliere delle incrostazioni dannose, ad affondare il bisturi dove è necessario, potrebbe ben corrispondere al suo scopo.

Un altro dato interessante del bilancio è il previsto aumento del traffico di 14 miliardi. Ora l'aumento del traffico significa una utilità per tutta la Nazione, ma penso che bisogna anche sollecitare questo aumento. Bisogna che ci siano anche le condizioni perchè questo traffico si sviluppi. Io mi domando: questo aumento del traffico sarà un aumento effettivo di viaggiatori e merci o sarà solo un introito maggiore che potrebbe derivare da un aumento di tariffe?

Va bene, tale notizia sulla stampa è stata smentita dal Ministro, smentita riportata dai giornali del 27 agosto. Però, se non ci sono altre voci che ci tranquillizzino, noi dubitiamo che già pensate ad aumentare le tariffe. Logicamente quando una azienda non è attiva bisogna cercare che le entrate aumentino ma l'aumento delle tariffe, secondo noi, produrrebbe un danno alla gestione delle Ferrovie dello Stato, cioè una contrazione del traffico.

Il traffico finora è stato in continuo aumento: nel 1949-50, 143 miliardi; nel 1950-51, 155 miliardi; nel 1951-52, 164 miliardi; infine nel 1952-53, 168 miliardi. Io mi auguro che l'aumento progressivo continui.

Signor Ministro, noi desideriamo soltanto essere rassicurati sul fatto che l'aumento del prodotto si vuole realizzare con altri mezzi che non siano gli aumenti delle tariffe. In questo senso avrete anche il nostro appoggio.

Per il coordinamento della rete statale, di cui si è parlato da parte di molti colleghi che mi hanno preceduto, dirò che questo è un problema molto vasto, ma che deve essere risolto. Nella relazione non figura nessun programma. Ora, io credo che sarebbe bene che il Ministero studiasse questo problema onde arrivare almeno ad un programma, che oggi noi non possiamo conoscere. Vi parlavo prima dell'aumento del traffico; io credo che i fattori che concorrono ad aumentare il traffico sono tre: il materiale rotabile, le linee di impianti ed il personale.

Vediamo il materiale rotabile. Rileviamo che nell'anteguerra avevamo 4.059 locomotive, nel

giugno del 1952 ne abbiamo 3.898; i locomotori da 1.531 sono passati a 1.535; le automotrici da 895 a 797; le vetture e i bagagliai da 12 mila circa a circa 11 mila; i carri merci da 150 mila a 123 mila. Come è possibile pensare ad un aumento di traffico con una diminuzione del materiale rotabile? Queste sono le domande che noi rivolgiamo al Ministro.

E, a proposito di mancanza di carri, io ho qui presente l'articolo scritto sul quotidiano « 24 Ore » del 14 luglio 1953, dove si denunciano i gravi danni arrecati alla produzione per l'insufficienza dei mezzi di trasporto. Noi sappiamo che molta merce ortofrutticola è deperita e in qualche caso è anche stata distrutta per mancanza di carri. Questa è una grave manchevolezza alla quale bisogna provvedere, perchè noi vediamo che vi si è provveduto in un modo molto lodevole, con un elettrotreno extra lusso che costa qualche miliardo e impiega molto personale; io, come italiano, sono orgoglioso di questa realizzazione dei nostri ingegneri, che non sono secondi a nessun altro ingegnere degli altri Stati. Penso però che, prima di rifornirci di certi generi di lusso, come è chiamato questo, sarebbe bene provvedere ai carri che servono per la economia nazionale. E sarebbe bene anche pensare a quei treni che portano gli operai ai grandi centri, treni ove questi lavoratori sono accatastati come bestiame. Pensiamo anche alla situazione di costoro, e quando avremo provveduto a tutto questo penseremo ai treni di lusso, a tutti i treni di lusso possibili; ma prima di pensare al lusso bisogna pensare al necessario.

Il numero di viaggiatori per chilometro nel 1938 era circa 15 mila, nel 1953, 21 mila.

Come è possibile che il traffico si svolga in queste condizioni, come volete che i viaggiatori si orientino verso le ferrovie quando sono costretti magari in un viaggio lunghissimo a stare in piedi in vetture che non rispondono allo scopo? Bisogna migliorare il nostro materiale rotabile, specie per viaggiatori. In Italia, bisogna essere obiettivi, molto ancora c'è da fare. Con questo materiale insufficiente io credo che i ferrovieri facciano miracoli di abnegazione per limitare i disastri. I disastri, purtroppo, avvengono in tutte le nazioni, ma bisogna cercare di diminuirli al minimo possibile. Ora quando avvengono c'è sempre un capro espiatorio, il personale. Invece molte volte i disastri dipendono dall'insufficienza degli impianti. Infatti, dopo otto anni dalla liberazione, vi sono ancora impianti in penose condizioni. A Messina, punto di afflusso dei prodotti agrumari dalla Sicilia, il parco manovre è insufficiente, a Reggio Emilia non sono ancora ripristinati gli apparati centrali, a Mestre gli scambi non sono elettrificati; così pure a Bari, Taranto, Foggia, per citare solo i centri importanti. Inoltre noi vediamo che ci sono ancora molte stazioni importanti che sono prive dei sottopassaggi. Così manca di sottopassaggi Rimini, stazione balneare di primo ordine, anche se in questi giorni sono stati decisi i lavori. Ci sono però altre stazioni prive di sottopassaggi, mentre non è più possibile permettere ai viaggiatori di passare attraverso i binari. Io citerò gli investimenti mortali a Chivasso, sulla Torino-Milano, e a Fidenza. Mi fermo a Fidenza, perchè sono sindaco di quella città. Fidenza è un centro ferroviario importantissimo con grande affluenza di viaggiatori. Essendo alle porte di Salsomaggiore, voi potete rendervi conto della necessità di dotare questa stazione di un sottopassaggio. Quando era Ministro l'onorevole D'Aragona, io gli scrissi in occasione di quell'investimento mortale, ma egli mi diede una risposta di quelle che si dànno solitamente. Egli disse che i fondi per gli investimenti erano esauriti ma che se ne sarebbe tenuto conto nei successivi bilanci. Sono passati diversi bilanci. Tenete conto ora di quello che vi dico per la stazione di Fidenza.

Non mi dilungherò sul problema del personale perchè ne ha parlato diffusamente il collega Massini. Il traffico di movimento è cresciuto di anno in anno e il numero dei ferrovieri è diminuito. Come risulta dal confronto delle cifre del personale dell'anno 1943 e degli anni successivi, all'aumento di treni, di velocità e di traffico è corrisposta la diminuzione dei ferrovieri. Bisogna sfatare la leggenda che il numero dei ferrovieri sia eccessivo ed esuberante. Ve lo ha detto anche il collega Massini: se fosse esuberante non ci sarebbero più di un milione e mezzo di giornate di ferie, che, malgrado il diritto regolamentare, devono essere concesse ai ferrovieri. Ogni privato se si rendesse responsabile di una simile illegalità sarebbe multato e severamente. Poi vi sono i riposi settimanali e le festività che non vengono fatte fruire. E noi dobbiamo pensare che

la sicurezza dell'esercizio e di tutti coloro che viaggiano è per il 90 per cento affidata alla prontezza e all'intelligenza dei ferrovieri.

Ora chi è stato ferroviere, chi ha vissuto per anni avendo una famiglia, sa che cosa vuol dire ogni volta che si va in servizio dover abbandonare il fardello delle preoccupazioni economiche per poter con una certa serenità adempiere al proprio gravoso incarico che è di somma responsabilità.

Volevo anche accenare alle gestioni autonome. Nella relazione che già ho detto molto concisa, il collega Buizza non parla delle gestioni autonome. Sarà bene che ne diciamo qualcosa noi. Per esempio le case economiche. Da tempo antico sono state fatte per i ferrovieri, ma non si è dato uno sviluppo come doveva essere dato alla gestione delle case economiche data anche la necessità che hanno i ferrovieri, i quali come tutti gli altri sono colpiti dalla crisi degli alloggi. A Reggio Calabria vi sono ancora dei ferrovieri alloggiati nelle baracche costruite per i terremotati e credo che bisognerebbe continuare a dar vita a quelle cooperative di ferrovieri per la costruzione di case a riscatto, opera che era stata iniziata dal compianto Luigi Luzzatti e che aveva dato così buoni risultati. Perchè si è abbandonata tale via e non si fa della cooperazione per costruire le case ai ferrovieri, nè si cerca di dare impulso alla gestione delle case economiche?

Per i mutui al peronale, è stata realmente una cosa encomiabile togliere i dipendenti statali, i ferrovieri dalle grinfie di speculatori senza coscienza; io credo che non ci sia impiegato statale che non sia costretto a cedere il quinto del suo stipendio, e solo chi si è trovato in queste condizioni sa quale disastro sia: chi ha ceduto il quinto del suo stipendio viene a poco a poco succhiato in tutti i suoi guadagni, si trova in una condizione intollerabile, ed è stata quindi buona iniziativa che l'Amministrazione statale abbia creato una propria gestione dei mutui. Avete però stanziato troppo poco, perchè le cose o si fanno in maniera efficace o non si fanno. Signor Ministro, quando le cose sono fatte bene, cerchiamo di aumentare il beneficio che ne deriva alla classe dei ferrovieri.

Vi è poi quella istituzione che si chiama « Provvida », che a un dato momento poteva avere ed ha avuto una certa efficacia, specialmente durante il periodo di guerra, ma oggi non risponde più alla sua funzione; bisogna fare attenzione alla gestione di questa « Provvida » dove vi è troppa gente interessata a fare il proprio interesse e non quello dei ferrovieri. Noi, invece di dare aiuti a questo corpo morto, dobbiamo incrementare le cooperative dei ferrovieri, si facciano dei continui controlli in modo da sapere quelle che funzionano bene e quelle che non funzionano, ma se vogliamo aiutare la classe dei ferrovieri non è attraverso la « Provvida » anzi, dico che la « Provvida » si è messa sulla strada dello sfruttamento dei ferrovieri con anticipi, acconti, pagamenti rateali. È una gestione, pertanto, che bisogna rivedere.

Voglio ora parlare brevemente dell'I.N.T.; questo Istituto aveva uno scopo dichiarato: quello di reperire merci per conto dell'Amministrazione ferroviaria. Istituti simili ci sono in tutte le parti del mondo, l'I.N.T. invece è divenuto un detentore dei proventi dell'Amministrazione ferroviaria, la sua attività non è in ausilio ma in danno delle ferrovie e non poteva essere diversamente. L'apparato è composto da un presidente e non so da quanti direttori ed è formato quasi totalmente da ex funzionari in grado elevato del servizio commerciale delle ferrovie. Quello che doveva essere acquisizione di traffico per le ferrovie è diventato deviazione di traffico, aumentando i trasporti per l'I.N.T. e diminuendo quelli accettati direttamente dalle Ferrovie dello Stato.

E lo stesso dobbiamo dire per la C.I.T.: nel bilancio notiamo un aumento di 325 milioni a titolo di provvigioni per le agenzie; l'anno scorso la nota di variazione portava 470 milioni, e fin qui possiamo essere d'accordo, trattandosi di non gravare il costo del biglietto.

L'anno scorso si sono spesi 470 milioni nell'intento di incrementare le vendite, oggi altri 325 milioni. E non sarebbe nulla se non ci fosse di mezzo il danno alle Amministrazioni.

Quando sorsero le prime agenzie di biglietti io ero nelle ferrovie, ma allora si cercava di fare l'interesse di tutti i cittadini. Nei grandi centri, specialmente, si metteva il cittadino nella condizione di acquistare il biglietto con maggiore comodità, evitando eventuali affollamenti e code agli sportelli della ferrovia, ma

le agenzie erano distanti dalla stazione ferroviaria. Oggi invece, a poco a poco la C.I.T. si sostituisce a quella che è la biglietteria naturale delle Ferrovie dello Stato. A Roma, potete osservare a pochi metri dalla C.I.T. gli sportelli ferroviari e potete accorgervi che tutti corrono alla C.I.T., perchè in sostanza pagano lo stesso ed i direttori degli alberghi orientano i viaggiatori verso la C.I.T.

Questi uffici, che dovevano essere degli uffici ausiliari di quelli dello Stato, sono diventati invece i peggiori concorrenti delle Ferrovie dello Stato. A proposito della C.I.T., l'onorevole Bettinotti, deputato del Partito socialista democratico italiano, ha presentato recentemente una interrogazione al Ministro dei trasporti per sapere se sono a sua conoscenza le seguenti circostanze ed in caso affermativo quali misure intenda prendere (non leggerò tutto, solo qualche brano che riguarda appunto la C.I.T.) e cioè che dovendosi regolare i rapporti contrattuali tra le Ferrovie dello Stato e la C.I.T., rapporti di grande entità finanziaria e con inevitabili riflessi sull'atteggiamento delle agenzie di viaggio estere e nazionali rispetto alle nostre industrie turistiche, le trattative fanno capo per le due parti alla stessa persona, nella sua duplice qualità di direttore generale delle Ferrovie e di presidente della C.I.T. Io non ho saputo se l'onorevole Bettinotti abbia ricevuto qualche risposta, ma ad ogni modo lei, signor Ministro, avrà occasione di esaminare questa posizione.

Quello che noi diciamo non è per fare una critica *a priori*, ma è semplicemente per denunciare quello che, secondo noi, deve essere riveduto e corretto. Noi siamo disposti a collaborare con quella che può essere la nostra modesta esperienza, e di tutto ciò che noi diciamo voi dovete prendere atto, poichè lo diciamo nell'interesse di tutti i cittadini italiani. Quando, per la prima volta, seduto su questi scanni, ho sentito il Presidente del Consiglio parlare un linguaggio che da tempo non ricordavamo, quando l'ho sentito parlare di distensione, di eliminazione delle discriminazioni, sono rimasto vivamente impressionato e mi auguro che i fatti rispondano alle parole. Anche nell'Amministrazione delle ferrovie è necessario che tra dirigenti e personale cessi la guerra fredda. Bisogna aggiornarsi, non siamo più nel 1850, è passato un secolo e il mondo cammina. Dobbiamo avere una concezione diversa dei rapporti tra lo Stato e i suoi dipendenti, dobbiamo cercare di avere collaboratori sinceri, e potete averli. Mi ricordo, quando ero nella grande famiglia dei ferrovieri, che nessuno di noi era contrario all'Amministrazione ferroviaria per partito preso, mai contrario al Ministro o al suo direttore generale, ma volevamo essere tutelati nei nostri diritti. Credo sia necessario oggi aggiornarsi, specialmente in materia di sciopero. La legge dà a tutti i cittadini il diritto di servirsi dello sciopero. Non si deve abusare dello sciopero, ma quando gli accordi non vengono firmati, quando le trattative si prolungano ad arte, dando quasi l'impressione che si voglia inasprire la vertenza, anche se i ferrovieri sono costretti a servirsi di questo diritto, non è un delitto. Chi sciopera è un cittadino che agisce nell'àmbito della legge. Quando non esisteva il diritto di sciopero eravamo considerati dei fuori-legge. Oggi non più, e vi diciamo che dell'arma dello sciopero cercheremo che i ferrovieri se ne servano il meno possibile, ma domandiamo che anche voi accettiate le loro richieste quando sono giuste.

Per quanto riguarda la distensione e la fine di ogni discriminazione, eredità del passato regime, dobbiamo dire che il ferroviere può essere bravissimo anche se è socialista o comunista. Anzi io affermo che quelli che arrivano allo sciopero lo fanno con la coscienza di fare il loro dovere e di far valere il loro diritto. Dobbiamo cercare di creare un'atmosfera nuova e vedrete che la classe dei ferrovieri vi sarà vicina. Non domandiamo l'impossibile.

Permettetemi però di pensare a quello che ha detto qui il Presidente del Consiglio quando parlò dell'amnistia, dichiarazioni che vennero poi leggermente modificate alla Camera escludendo dal provvedimento quei ferrovieri che avevano scioperato il 30 marzo contro la legge elettorale, condannata, non solo da quei ferrovieri, ma dalla maggioranza del popolo italiano. Onorevole Ministro, revochi quei provvedimenti, pensi cosa vuol dire sospendere un macchinista, un impiegato, un operaio, per 60 giorni, pensi che la punizione non va solo contro di lui ma anche contro la moglie e i figli. Non bisogna far sentire solo e sempre il pugno di ferro e far piegare sempre con la forza.

Noi abbiamo diverse cose da chiedere. A conclusione di quello che vi ho detto io faccio questa domanda: le ferrovie rappresentano l'azienda industriale e commerciale di più grande interesse per il Paese ed esse stanno alla base dello sviluppo della nostra economia (direi che la rinascita del Mezzogiorno e delle isole è strettamente legata al potenziamento, allo sviluppo e all'ammodernamento delle comunicazioni ferroviarie), occorre perciò rivolgere a questo settore gli investimenti necessari senza procrastinare l'attuazione dei programmi più urgenti quali il completamento del parco materiale rotabile, l'ammodernamento dell'armamento. l'elettrificazione delle linee ad intenso traffico, l'ammodernamento degli impianti fissi, la costruzione di nuove linee. Occorre una politica più decisa nel coordinamento dei trasporti, integrando la rotaia con la strada senza sovrapposizione e assumendo la gestione diretta delle ferrovie così dette secondarie con urgenza, la dove esse rappresentano un elemento fondamentale dell'economia regionale, come per la Sardegna.

Elemento concreto di questo nuovo indirizzo deve essere una diversa impostazione del bilancio ferroviario che deve essere sensibile alle esigenze del pubblico, rivolto all'adeguamento dei mezzi e dei sistemi di attuazione del traffico, senza indulgere a concezioni contrarie agli interessi ferroviari. Difendere le ferrovie significa mettere in luce il vero rendiconto di gestione, diminuire i costi di esercizio utilizzando le risorse della tecnica e non gravando sul personale; bisogna dare tranquillità ai ferrovieri risolvendo i loro problemi. Non è nell'interesse del Paese mantenere uno stato di permanente tensione tra la direzione, il Ministero ed i dipendenti.

I ferrovieri hanno dimostrato di essere attaccati e di compiere il loro dovere, di saper valutare la funzione sociale politica che essi hanno.

Se voi rispetterete la loro libertà di cittadini e di lavoratori andando incontro ai loro modesti e giusti postulati, cercando la collaborazione delle organizzazioni rappresentative che essi si sono date, avrete assicurato l'elemento fondamentale per il buon andamento dell'importante settore dei trasporti. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

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

SPALLICCI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori non mi lascerò tentare dalla suggestione di inserire dei problemi di carattere locale in un dibattito di carattere generale quale è quello sul bilancio di previsione di questo Ministero dei trasporti. Non vi parlerò quindi di un argomento che stava tanto a cuore al collega e amico Macrelli, oggi passato al Parlamento, e che d'altra parte il solerte nostro relatore, senatore Buizza, mi dice essere già superato: la linea ferroviaria Rimini-San Marino. Tale realizzazione è subordinata ad accordi di carattere internazionale fra la piccola repubblica del Titano e la Repubblica Italiana.

Voglio invece mettere a fuoco tre argomenti che mi sembrano di notevole interesse: il primo riguarda le cassette di medicinali sui treni, il secondo le pensioni ai ferrovieri, il terzo i cartelli indicatori nelle stazioni.

Accenno brevemente, perchè ho promesso di essere molto laconico, al primo di questi argomenti: le cassette di medicinali nei treni. Io mi sono trovato varie volte — e l'argomento purtroppo è di palpitante attualità per il triste evento che è capitato qualche minuto fa in questa Aula — mi sono trovato come medico ad essere chiamato d'urgenza dal capotreno o dal controllore ad apprestare le cure d'urgenza ad un viaggiatore colto da indisposizione. Quando la cassetta dei medicinali era nello stesso scompartimento la cosa era possibile, cioè si poteva aprire la cassetta, che era ben chiusa e piombata, dovendo essere aperta soltanto sotto la responsabilità di un medico, come mi assicurava il capotreno o il personale viaggiante. E, una volta aperta la cassetta mi sono trovato varie volte a constatare che c'era la fialetta e mancava la siringa, per esempio. Ora, se per caso avviene — e può avvenire le tante e tante volte — che non vi sia un medico mentre il treno è in corsa, chi è che può soccorrere il viaggiatore colto da improvviso malore? Perchè, pensavo, al controllore o a quelli che si chiamano « pulitori viaggianti » — io non lo sapevo, ma c'è anche questa categoria di dipendenti ferroviari, che sono stati ridotti notevolmente e si trovano solo nei rapidi Milano-Roma o Milano-Napoli — perchè, d'accordo con l'Alto Commissario per la sanità, non

si potrebbe far seguire a costoro un piccolo corso d'istruzione infermieristica, in modo che anch'essi possano adoperare una siringa e fare una iniezione di olio canforato, per esempio, quando il caso lo suggerisca?

Ad ogni modo è necessario provvedere a tutto questo, e soprattutto provvedere a che siano efficienti e sufficienti quei medicinali che sono contenuti nelle cassette.

E passo all'altro problema, quello delle pensioni, che non è di esclusiva competenza del Ministero dei trasporti, poichè naturalmente esula dai suoi limiti per comprendere il campo di tutti i dipendenti statali. Perchè le pensioni non sono erogate a tempo opportuno, quando è finito lo stato di servizio, quando si entra cioè nel periodo di quiescenza? Perchè non si provvede, per esempio, a distanza di un quinquennio da quel periodo, in modo da fare tutti i controlli necessari per dare, magari anche con una certa solennità, al funzionario, all'operaio, all'impiegato come che sia, al dipendente ferroviere, il libretto di pensione, ed anche il mandato per poterlo riscuotere mensilmente e non concedergli solo qualche anticipo insufficiente e porlo nella umiliazione di andare a questuare elemosinando a destra o sinistra per poter sbarcare il lunario?

Ultima cosa: cartelli indicatori nelle stazioni. Vi parrà una minuzia. Qui sono stati trattati indubbiamente argomenti di più notevole importanza. Eppure credo che questi cartelli che indicano il nome della stazione abbiano una notevole importanza, e non solo per quel che riguarda il turista forestiero, il quale, verso notte o anche di giorno, può non vedere il nome della stazione, perchè molte volte questi cartelli sono nascosti sotto valanghe di cartelloni pubblicitari e si trovano nelle pareti laterali della stazione (e non sempre ben decifrabili) piuttosto che nella facciata e, mentre il treno passa rapido, non è possibile leggerli; e quando si ferma in una stazione, il rumore dei freni soverchia la voce del controllore che pure grida alto il nome della stazione. Perchè allora non mettere, sia di giorno che di notte, una illuminazione al *neon* in modo che tutti i nomi delle stazioni possano essere ben visibili ai viaggiatori?

Vorrei anche, poichè mi sembra di una certa importanza per la media dei viaggiatori che non sono forniti di una cultura sufficiente, analogamente a quanto succede nelle strade carrozzabili, che i fiumi che attraversiamo fossero muniti di una indicazione, in modo che, correndo attraverso la pianura padana o laziale, si possa vedere, per esempio, quale è il Tevere e quale il Po. Io mi sono sentito infatti molte volte chiedere da qualche forestiero: « che lago è questo? » quando si passava accanto allo specchio azzurrino del Trasimeno, e c'era qualche italiano purtroppo che non ne sapeva neanche lui il nome. Per cui credo che non sia completamente fuori luogo richiamare l'attenzione del Ministro anche su questo punto, che non sembra una cosa trascurabile. Indubbiamente domani sarà necessario qualche cosa di più, perchè l'aviazione vorrà delle indicazioni gigantesche per gli aerei che passano alti nei nostri cieli, ma sarebbe preferibile, piuttosto che una indicazione, per esempio, di un dentrifricio, di un profumo o, putacaso, dell'ultima migliore crema per la pelle, una indicazione sulle mura del castello che si scorge passando oppure del paesino appollaiato sopra un monte.

Valga almeno un cenno fugace che segnali i tesori nascosti, i monumenti d'arte e di storia, le memorie di questo nostro vario e, almeno in questo, ricco paese, ignoti ai più sia per ignoranza sia per stolida indifferenza per cui si passa sui ponti del Metauro, dell'Arno, del Ticino, del Piave come su di un qualunque fiume che trascini le sue acque al mare. Conoscere vuol dire apprezzare, e apprezzare vuol dire amare. (*Vivi applausi*).

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

CERABONA. Onorevole Presidente, desidero raccogliere il monito che mi è sembrato venire dalla parola sua allorchè ieri sera all'inizio della discussione annunciò che vi erano ben 12 iscritti. Io sono il tredicesimo, ragione per la quale cercherò di essere il più breve possibile.

PRESIDENTE. Ve ne sono altri undici.

CERABONA. Per venirle incontro ridurrò ancora di più le mie modeste parole.

Veramente i bilanci ad un certo momento potrebbero anche dichiararsi saturi di discussione perchè la materia sulla quale si discute

è appresa da tutti, specie quando si tratta di questioni di indole generale. Hanno parlato vari oratori, abbiamo ascoltato, per esempio, Massini che è uno dei competenti in materia, che ha precisato vari punti che bisognerà tener presenti, onorevole Ministro, perchè incidono proprio sulla tecnica dei trasporti. Io farò pochi rilievi, mantenendomi specialmente sul tema della ricostruzione. Bisogna ricostruire, diceva Massini, dopo un simile disastro, dopo distruzioni veramente apocalittiche. Del resto non è che ricostruisce il Ministro; i grandi ricostruttori delle ferrovie sono stati i ferrovieri italiani. Bisogna che il pensiero vada a quei ferrovieri che ho visto lavorare con immenso entusiasmo, mettendo da parte ogni discussione, e dando vita a quella ricostruzione, che poi non è stata proseguita. Se per ricostruzione si intende mettere a posto le rotaie divelte o i ponti distrutti, questa ricostruzione l'abbiamo fatta noi, l'hanno fatta i Ministri che sono venuti dopo di me, dando agli italiani la possibilità di poter riprendere a spostarsi da una città all'altra. Ma, se per ricostruzione bisogna intendere il rifacimento di quanto fu distrutto, non solo, ma il rimodernamento, la vita delle comunicazioni, la politica dei tratrasporti, questo non vi è stato, e non si vede ancora.

In un primo momento bisognava ricostruire comunque, gli alleati premevano perchè fossero sollecitamente riattate le linee per permettere alle truppe di passare, le popolazioni erano segregate e divise. E fu fatto quanto più si potè. Non bisogna sottovalutare il valore degli uomini delle ferrovie italiane, ognuno dei quali è stato un artefice della ricostruzione. Ma, dopo questo, il Ministero avrebbe dovuto formulare un politica dei trasporti. Disgrazia aveva voluto che tutto fosse stato distrutto, ma questa disgrazia avrebbe potuto essere il filo di speranza che si fosse pensato a costruire con una visione larga della politica dei trasporti. Ma non si è fatta che un po' di politica di facciata: molti marmi, in alcune stazioni, che mi ricordano fotografie di altri tempi. Ma oltre la politica di facciata, che cosa si è fatto, ad esempio, per l'Italia del sud, per il Mezzogiorno d'Italia? Dite che è la vostra passione, che è la passione di tutti, ma in realtà il Mezzogiorno è diventato quella tale bandiera che quando non si ha altro da dire si sventola per ottenere gli applausi.

Essenzialmente per il Mezzogiorno non si è fatto nulla; si sono lasciate le cose come stavano. È veramente un cattivo destino per il Mezzogiorno. Lei, signor Presidente, che è così colto in materia letteraria e storica, mi potrà rispondere se non affermo il vero. Il Mezzogiorno fu il primo ad inaugurare la prima ferrovia. Anche Cavour scrisse, in un articolo: il Mezzogiorno d'Italia è il primo ad avere le ferrovie e noi cominciamo solo ora a farne in Piemonte.

Si dice: i primi saranno gli ultimi, ed infatti siamo gli ultimi. Nella Basilicata, dove sono nato, in un piccolo villaggio, in una sperduta gola dei monti lucani, vi sono ancora ferrovie pressochè borboniche. Nel 1880 furono inaugurati due tronconi a scartamento ordinario, e poi più nulla!

Noi dell'Italia meridionale siamo fatti così, se ci danno un pizzico di qualcosa, diciamo: potevamo anche non averlo! ma ciò, nella vecchia Basilicata, non in questa risorta, palpitante di nuove e fresche energie: questa vuole le ferrovie, illustre Ministro, e se lei verrà in Basilicata, si accorgerà di non potersi muovere, se non con grave disagio. Il Mezzogiorno è il ripostiglio delle robe vecchie; si viaggia in vagoni superclassati ed indecenti, (le III diventano II) e così in Basilicata, in Calabria, in Sardegna. Desidererei che tutti i senatori venissero nel Sud ed allora tutti voterebbero contro il Ministro dei trasporti. Perchè non si è fatto qualcosa anche per noi? Abbiamo chiesto l'elettrificazione della ferrovia Battipaglia-Metaponto-Potenza-Taranto, ma non è stata concessa. L'elettrificazione era stata decretata dal Governo, nel 1919, ma non si elettrificò. Venne il fascismo, e per ragioni strategiche od altre ragioni, incominciò l'elettrificazione sul tratto Battipaglia-Metaponto-Taranto. Poi i lavori furono sospesi. Nel dopoguerra, quando si riparlò del problema del Mezzogiorno, essendo Ministro dei trasporti l'onorevole Ferrari, questi disse, con la sua lealtà e con la sua sincerità meravigliosa: è naturale che deve rinascere, con questi precedenti, dovete avere l'elettrificazione. Ed il capo dipartimento, un distinto funzionario, assicurò che il Governo tra breve tempo avrebbe dato l'elettrificazione della linea

Battipaglia-Metaponto. Tutti aspettavano, ma non venne. Vennero invece le parole del Ministro Corbellini il quale forse non ha molta simpatia per quella località.

Per quanto negli ambienti ministeriali lo chiamassero il Ministro volante per esprimere il suo dinamismo, di cui nessuno può dubitare, pure per la Basilicata ha avuto un po' di antipatia, dato che ha ostacolato (ma adesso credo che non la ostacoli più) la costruzione di quella linea.

CORBELLINI. Avevamo altre linee da fare, allora (*Commenti dalla sinistra*). Si doveva pensare all'elettrificazione della Napoli-Reggio.

CERABONA. Comunque, provvedete adesso a quest'elettrificazione; noi siamo abituati ad aspettare; i nostri nonni ci tramandano ancora, forse, qualche speranza da coltivare. Ebbene, aspetteremo, ma che questa linea sia elettrificata, perchè è tecnicamente necessaria, socialmente ed economicamente indispensabile, e se vogliamo esprimerci con una parola che forse adesso non vale più, strategicamente opportuna.

Questa elettrificazione serve ad unire tre regioni: la Puglia, la Calabria e la Campania, servirebbe a trasportare quelle tali primizie che nel commercio estero sono fonte di lucro, anzichè farle marcire, migliorerebbe le condizioni dei contadini, dei lavoratori ed anche dei ricchi proprietari. Perchè non si elettrifica questa linea? Ecco la domanda che rivolgo ancora una volta, e sulla quale insistiamo. Allorchè a Potenza vi fu un convegno di tutte le Camere di commercio del Sud, convegno a cui l'onorevole Corbellini non partecipò, perchè occupato, il vice Presidente del Consiglio, Ministro per il Mezzogiorno promise l'elettrificazione di quella linea. Anzi disse una cosa scherzosa per l'onorevole Corbellini: « l'onorevole Corbellini non ci faccia la nota della lavandaia », riferendosi alla questione economica. Egli disse: dovete avere questa linea perchè vi spetta, è una necessità. Come e perchè non si è potuta mantenere quella promessa? Io mi auguro che il Ministro meridionale Mattarella, che sa le sofferenze dei meridionali, provveda il più presto possibile.

Voi (*rivolgendosi al Ministro*), che siete meridionale, dovete lasciare scritto che, dopo tanti ostacoli, avete potuto concedere l'elettrificazione della ferrovia.

Voglio parlare delle ferrovie indispensabili per la provincia di Matera. Mi sentirò dire che per le costruzioni è competenza del Ministero dei lavori pubblici ed io non chiederò al Ministro di pronunciarsi in materia. Ma posso almeno, per ora, chiedervi di attuare lo scartamento normale sulla Bari-Matera-Montalbano? Quella ferrovia era stata costruita per essere trasformata a scartamento normale.

La provincia di Matera ha 3442 kmq., è una provincia progredita, per coscienza, per intelletto, per fervore di lavoro, è fertile, si chiama il granaio della Basilicata per la sua produzione di grano e di cereali, e ne potrebbe esportare in quantità rilevante, ma stenta, per la mancanza di un adeguato servizio ferroviario. 3442 kmq. serviti da 186 km. di ferrovia, dei quali 96 a scartamento ordinario, e 90 di ferrovie secondarie. E Matera è capoluogo di Provincia.

Scorrendo i resoconti degli anni passati ho trovato che il senatore Genco affermò che anche Nuoro manca di ferrovia. Ma che significa? Matera è una città popolosa, progredita...

Annuncio della morte del senatore Grazi.

(*Segue* CERABONA). Onorevole Presidente, mi giunge una dolorosa notizia, che non so se posso annunciare io, dato che questo è dovuto a lei, che riveste una così alta carica. Mi si comunica che il collega Grazi è morto. (*Il Presidente si leva in piedi seguito da tutta l'Assemblea, dal Governo, dai giornalisti della tribuna stampa e dal pubblico delle tribune*). La dolorosa notizia mi fa interrompere il mio dire, e la commozione mi vince.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la ferale notizia comunicata dal senatore Cerabona addolora profondamente il Senato.

Tolgo la seduta in segno di lutto. Il Senato è convocato per domani alle ore 16, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 19,15.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti