CDXXX SEDUTA

MARTEDÌ 3 LUGLIO 1956

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 17457

Corte costituzionale:

Trasmissione di sentenza 17458

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 17457

Presentazione 17458

Trasmissione 17457

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1456) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione):

CAPPELLINI 17479
PORCELLINI 17472
ROMANO Antonio 17468
TERRAGNI 17459

Relazioni:

Presentazione 17458

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 17459
CIASCA 17458
MASTROSIMONE 17459

La seduta è aperta alle ore 10.

CARELLI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 28 giugno, che è approvato.*

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Longoni per giorni 10.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Concessione di un contributo straordinario a carico dello Stato di venti milioni di lire a favore dell'Ente nazionale Casse rurali, agrarie ed enti ausiliari » (1584).

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge dal Ministro della pubblica istruzione:

« Trasformazione dell'Osservatorio italiano

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

di diritto agrario in Istituto internazionale di diritto agrario con sede in Firenze » (1583).

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

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), dal senatore Corbellini sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1539);

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), dal senatore Trabucchi sul disegno di legge:

« Delega al Governo ad emanare testi unici in materia di alcune imposte di fabbricazione » (1191).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di sentenza della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettera del 2 luglio 1956, ha trasmesso copia della sentenza, depositata in pari data in Cancelleria, con la quale la Corte stessa ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge approvata il 24 febbraio 1950 dal Consiglio della Regione autonoma della Sardegna e riapprovata dallo stesso Consiglio il 15 novembre 1950, contenente disposizioni in materia di affitti di fondi rustici.

Presentazione di disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

« Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (1585).

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

Sull'ordine dei lavori.

CIASCA. Domando di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIASCA. Vorrei richiamare l'attenzione della Presidenza sul numero 1392 dell'ordine del giorno, relativo al disegno di legge: « Esami di abilitazione alla libera docenza ». Questo dopo essere stato discusso ed approvato in Aula, è tornato in Commissione per il coordinamento. Il coordinamento è stato fatto. È rimasto soltanto un piccolo particolare sul quale i componenti della 6ª Commissione non si sono trovati d'accordo. Esso è relativo al comma 3 dell'articolo 8.

Ora, poichè il provvedimento relativo alla libera docenza è molto richiesto con una certa urgenza, e poichè lo stesso Consiglio superiore della Pubblica istruzione attende, per bandire gli esami della libera docenza, che sia approvato dai due rami del Parlamento questo disegno di legge, vorrei pregare l'onorevole Presidente di iscrivere il coordinamento all'ordine del giorno, se non proprio nella seduta di stamane, almeno in quella pomeridiana. E se per avventura non potesse in giornata essere pre-

sente il rappresentante del Governo, che è giusto sia presente, vorrei pregare la Presidenza di far sì che si proceda al coordinamento di questo disegno di legge almeno domattina, prima dell'inizio della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

MASTROSIMONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTROSIMONE. Vorrei far presente alla Presidenza che l'approvazione del disegno di legge di cui trattasi non potrà avvenire senza una discussione, in quanto in proposito non è sufficiente un semplice coordinamento formale, ma vi dovrà essere tutta una discussione in Aula.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, resta inteso che il coordinamento del disegno di legge n. 1392 avrà luogo nella seduta pomeridiana di oggi ovvero domani.

CIASCA. La ringrazio vivamente.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1456) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Terragni, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con il senatore Guariglia. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, constatato il crescente ritmo delle sciagure stradali;

considerando che per molti anni ancora non sarà risolto da nuove costruzioni l'ingorgo del traffico;

fa voti perchè, almeno da una maggior disciplina vengano alleviati gli inconvenienti;

e invita il Governo a predisporre una legge a stralcio del futuro Codice della strada, in cui si provveda a:

a) stabilire limiti di velocità ovunque la Polizia della strada lo ritenga opportuno;

b) porre limitazioni di traffico su determinate strade e autostrade a quelle categorie dei veicoli che possano turbare la fluidità del traffico;

c) inasprire e rendere operanti le sanzioni a carico degli indisciplinati, col ritiro della patente di guida a tutti coloro che siano responsabili di incidenti;

d) rendere molto più severe ed esaurienti le prove di esame per ottenere la patente di guida, nonchè le successive visite di controllo almeno ogni due anni, perfezionando il complesso delle domande da fare agli esaminandi, con particolare riguardo alla pratica di guida e alla conoscenza dei regolamenti, e aggiungendo alle prove ordinarie anche l'esame psicotecnico e la visita sanitaria volta ad accertare l'efficienza fisica dell'esaminando ».

PRESIDENTE. Il senatore Terragni ha facoltà di parlare.

TERRAGNI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere la parola nella discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, devo subito dichiarare che, essendo già stati approvati i bilanci finanziari, evidentemente noi non possiamo più discutere sulle cifre per modifiche agli stanziamenti; modifiche che, evidentemente, dovrebbero essere sempre in aumento. Quindi dovremo parlare, più che sulle cifre, sugli indirizzi e sulla politica dei trasporti. La relazione del senatore Restagno ci è stata trasmessa da poco, ed a questo proposito vorrei suggerire ancora una volta in Aula l'opportunità che le relazioni sugli stati di previsione della spesa per la discussione in Aula fossero presentate con un adeguato lasso di tempo, altrimenti la discussione viene impostata su relazioni che non possiamo conoscere a fondo.

La relazione del senatore Restagno è obiettiva, serena e volta per la maggior parte ad illustrare la situazione in atto nei vari settori in cui si divide il bilancio dei Trasporti, e si riassume infine in pochi punti, che comprendono gli indirizzi, secondo il relatore, per una politica futura dei trasporti; indirizzi che in massima possiamo condividere. Questa relazione contiene inoltre numerosi confronti significativi, tra le condizioni dei trasporti nel periodo 1938-39, e le condizioni attuali. Si può così confrontare la situazione del traffico di allora, che ebbe un bilancio in attivo, con la situazione del traffico, specie delle ferrovie, nel periodo attuale.

La previsione della spesa per l'esercizio 1956-57 risulta di lire 15.612.629.800, e non si differenzia da quella dell'esercizio passato che per un aumento di lire 622.183.200, dovuto per la maggior parte ad oneri per le competenze al personale, e a nuove sovvenzioni chilometriche. Il bilancio delle Ferrovie si chiude invece con un disavanzo di circa 62 miliardi, con una passività di circa 20 miliardi in più rispetto all'esercizio precedente. Però questa passività dovrà aumentare e il relatore prevede che potrà aggirarsi sui 90-93 miliardi per i nuovi oneri già stabiliti.

Ho chiesto la parola anche per illustrare un ordine del giorno che ho presentato sul tema del « controllo e della regolamentazione del traffico stradale », ma, visto che sulle cifre non è opportuno discutere, vorrei dire prima alcune cose apparentemente generiche in materia dei trasporti.

Chi volesse indagare per conoscere quale sia stato il maggior coefficiente della spinta al progresso civile, troverebbe forse, con una sorpresa, che tra i quattro elementi essenziali della civiltà, l'aratro, la spada, la ruota e la penna, è stata la ruota che ha condotto al suo estremo sviluppo la civiltà umana; la ruota che, insieme con il remo e con la vela, ha tolto i nuclei umani dal loro isolamento, ha permesso gli scambi delle merci, ed ha debellato quella che era una delle più tragiche piaghe dell'umanità, la carestia.

Non ho detto questo per accademia, ma per rilevare l'insufficienza degli stanziamenti attualmente assegnati al Ministero dei trasporti. Queste assegnazioni avvengono ancora con i criteri in auge al tempo in cui le ferrovie erano adolescenti, e le strade erano percorse ancora dalle diligenze e dai carri a trazione animale. Non sarà questa mia osservazione che potrà indurre i supremi manipolatori del bilancio a triplicare la dotazione dei trasporti, ma ho voluto dirlo perchè ritengo che nelle cose vi sia una forza superiore a quella della persuasione, e che le cose che hanno attinenza ai trasporti, rincrudendosi l'attuale crisi, finiranno con l'imporre se non a questo ad altri Governi di prendere dei provvedimenti draconiani. Negli organismi degli Stati si verificano gli stessi fenomeni che si verificano nel corpo umano. Vi sono parti del corpo che non notiamo, come se avessero il dovere di funzionare senza la nostra assistenza; e quando si ammalano, noi più che preoccupati, ne siamo stupiti, come se fosse una cosa non del tutto naturale.

Vi è in Italia oggi un sintomo grave di crisi nei trasporti per una quantità di ragioni; non è più come nel secolo scorso quando i trasporti non erano organizzati, e quindi si dovevano aprire nuove vie al traffico per incoraggiarlo. Si era nel periodo dei pionieri ed un traffico modesto percorreva le vie dell'Italia senza febbre e senza congestione. Oggi siamo nella situazione opposta: il traffico vi è, e preme per sboccare verso le sue vie naturali. Ma non è più sufficiente l'organizzazione fissa: vi è congestione, disordine, e soprattutto insufficienza di regolamentazione.

Vorrei, prima di affrontare gli elementi precisi del bilancio, dire qualcosa in merito alla separazione dei tre elementi che insieme contribuiscono alla potenzialità dei trasporti; cioè, l'elemento che costruisce le strade, l'elemento che ne assicura l'ordine, l'elemento che sopraintende allo svolgimento e all'indirizzo del traffico stesso. Ognuno di questi elementi dipende da un diverso Ministero: Lavori Pubblici, Interni e Trasporti. Non voglio dire con questo che si debba fare un solo Ministero, ma ritengo che non sarebbe inopportuno studiare la creazione di un Consiglio superiore ad alto livello, cioè con la partecipazione almeno dei Sottosegretari, con la funzione di studiare in modo organico tutti i problemi relativi al traffico, da quelli puramente tecnici come la costruzione e la sistemazione, a quelli di ordine disciplinare, e a quelli di indirizzo. Così pure

sarebbe il caso di vedere la possibilità di ampliare l'attuale Ispettorato della motorizzazione, trasformandolo in una Direzione generale per le strade, parallelamente alla Direzione generale per le ferrovie.

Potrei affermare che il traffico stradale ha superato di gran lunga quello su rotaia. Ma non insisto su questo punto perchè mi sembrerebbe di fare della vana accademia, e riaprire la discussione su strada e rotaia che io, a differenza del relatore che parla di « lotta » fra strada e rotaia, considero termini complementari, non antitetici. L'importanza del traffico su strade è considerevole. Sono state trasportati nel corso del 1955 persone per un totale di 63 miliardi di viaggiatori-chilometri, e merci per un totale di 32 miliardi di tonnellate-chilometri. Il costo del trasporto viaggiatori è stato di 670 miliardi di lire, quello delle merci 830 miliardi di lire. Il che equivale a 7 volte il movimento merci e viaggiatori dell'anteguerra. Ma le strade sono sempre le stesse, con qualche ritocco che non compensa i deterioramenti. Ora dobbiamo chiederci che cosa fa il Governo per far fronte a questo sviluppo rapidissimo dei trasporti su strada. Nel campo tecnico, come abbiamo visto, lo Stato provvede al 10 per cento circa del fabbisogno delle costruzioni stradali. Questo, checchè ne possiamo pensare, è un punto fisso, e purtroppo irremovibile del quale dobbiamo tener conto, se non vogliamo che il traffico, abbandonato a se stesso e al provvidenziale stellone, vada a catafascio. Allora dobbiamo esaminare questo volume di traffico, studiarne le caratteristiche e trovare le soluzioni migliori per il suo incanalamento. E qui, è un tecnico che vi parla, e che sente profondamente la necessità di una base statistica a tutti gli studi per la regolamentazione del traffico, perchè soltanto partendo da presupposti chiari e sicuri si potrà arrivare a delle conclusioni che soddisfino le esigenze del traffico stesso.

Guardando il bilancio, la prima cosa che osserviamo (e qui ci cadono le braccia) è che la prima vittima dell'economia all'osso che il Ministero dei trasporti è costretto a fare, è proprio l'organo che dovrebbe fornirci queste preziose indicazioni. Vedo nel bilancio che al capitolo 30, anche per questo anno, rimane segnato per puro ricordo il fondo stanziato per l'Ufficio studi. Sarà un ricordo malinconico, perchè chiunque tratta la materia dovrà sudare le proverbiali sette camicie per poter avere qualche cifra indicativa, o rimettersi a locali statistiche saltuarie o ad apprezzamenti approssimativi.

Se e quando funzionerà quell'organo interministeriale di coordinamento, non so come, e non so quali elementi in futuro la Direzione generale dei trasporti su strada potrà chiedere all'A.N.A.S. lavori atti a rinforzare la potenzialità di traffico di una determinata strada o chiedere alla Polizia stradale di accrescere il controllo disciplinatore su un determinato tratto. Noi ci rimettiamo troppo spesso all'approssimativo, e buon per noi che i funzionari preposti ai servizi mettono nel disimpegno delle loro funzioni un esemplare spirito di prudente iniziativa e una grande capacità tecnica. Conglobare in un apposito servizio del Ministero dei trasporti compiti oggi assegnati ad Enti pletorici e costosi per l'economia del Paese, quale l'E.A.M., e ad organismi operanti con criteri difformi, mi sembra la formula più adatta per il raggiungimento di queste finalità.

Come dicevo poc'anzi, è noto a tutti quanti si interessano in materia di trasporti, che il trasporto su strada è in rapido e fecondo sviluppo; e mi duole di non poter condividere la opinione espressa dall'onorevole Ministro, e cioè che l'attrezzatura dei trasporti sia troppo sviluppata rispetto al volume del traffico potenziale. Ritengo che l'insufficienza dell'attrezzatura fissa, cioè della strada, abbia impedito, impedisca e sempre più impedirà a tutta l'attrezzatura mobile di dare completo il suo rendimento. Si è calcolato che per l'insufficienza della rete stradale si siano provocati danni in un anno per circa 40 miliardi di lire, e che altri 100 miliardi circa si siano perduti per l'incidenza sul costo dei trasporti, dell'eccessiva usura dei mezzi di trasporto e l'eccessivo consumo di carburante. A questi danni si dovrebbero aggiungere quelli per gli affari non conclusi e per l'impossibilità di fruire dei trasporti nel tempo e nelle condizioni necessarie. È una somma notevole che ci deve far riflettere. Inoltre anche a voler prendere per base di calcolo le previsioni del piano Vanoni vi è da considerare che nel prossimo decennio dovremmo raggiungere un volume di traffico in-

terno equivalente all'attuale, moltiplicato per il quoziente 1,7, per cui si raddoppierà quasi il traffico nel prossimo decennio. E dove lo avvieremo? Questo è il mistero, il brutto mistero che dobbiamo guardare apertamente in faccia.

Comunque questa è la preoccupante situazione, ed anche se per un inverosimile caso di resipiscenza il Governo decidesse di applicare il Piano Aldisio per la costruzione di strade, parecchi anni dovrebbero passare prima di vederne gli effetti benefici. E nel frattempo che cosa faremo? Staremo a contare impassibili i morti del giorno, che erano in media dodici tre anni or sono, quattordici due anni fa, e pare che siano stati più di venti al giorno l'anno scorso? Del resto la stampa unanime, in questi giorni, ha messo nel dovuto rilievo la grave forma di insufficienza nostra, e soprattutto ha suonato un campanello d'allarme perchè si provveda a tempo e nella dovuta misura.

Questa è purtroppo la situazione in cui ci troviamo, per imprevidenza o per eccessivo ottimismo — che è lo stesso — in questo anno 1956. Non ci resta quindi che prendere in mano lo strumento stradale che abbiamo, e tentare di spremerne fin le ultime gocce di rendimento. Per fare ciò non ci resta che una sola via: disciplinare al massimo il traffico, e ridurre al minimo la pericolosa, e troppo spesso tragica, incognita data dall'essere in circolazione troppa gente che non ha coscienza stradale, e a volte nemmeno i requisiti tecnici e fisiologici per guidare una macchina. In queste condizioni di traffico ingorgato, la macchina mal guidata diviene un'arma carica e pronta allo sparo, in mano ad incoscienti!

Penso che spetterebbe al Ministro dei trasporti l'iniziativa per arrivare ad una soluzione di emergenza: il Ministro dei trasporti ha competenza, ha autorità, ha volontà di ben fare. E dunque, prenda egli l'iniziativa di promuovere la formulazione di un disegno di legge che sia uno stralcio del futuro nuovo Codice della strada. Non è possibile, anzi è mortificante, che dopo otto anni di lavori l'apposita Commissione non sia ancora riuscita a varare il Codice aggiornato. Nè, diciamo, nelle attuali condizioni del traffico, possiamo attendere ancora: occorre, urge adottare almeno quei provvedimenti atti a disciplinare in modo inequivoco e severo la circolazione, di cui i principali sono da considerare quelli elencati nell'ordine del giorno da me presentato.

Il primo rilievo che desidero fare è che le leggi ora in corso sono di una generosità che poteva essere ammissibile allorchè sulle strade italiane circolavano meno di mezzo milione di veicoli a motore: ma che oggi, con oltre quattro milioni di veicoli in circolazione, sono anacronistiche e inadatte. E che dire della cordiale, patriarcale benevolenza della legge vecchia nei confronti delle motociclette e specialmente delle motorette? Chiunque in Italia può inforcare una motocicletta, anche se è un bambino, e con quella lanciarsi a sessanta o a ottanta all'ora nel caos della circolazione, provocando disastri.

Recentemente, avendo attraversato in lungo e in largo la Svizzera in auto, mi sono fatto fornire la raccolta delle disposizioni vigenti nel Canton Ticino sulla circolazione stradale: è una raccolta di disposizioni brevi, chiare, precise, facili ad apprendere e a ritenere. Non mi accuserete di svizzerofilia se dirò che i membri della nostra Commissione per il nuovo Codice della strada, che certamente conoscono queste disposizioni, farebbero bene a prendere in considerazione l'aureo libretto che le contiene, di cui mi permetterò di citare le disposizioni che meglio fanno al nostro caso.

Vi è anzitutto l'articolo 1 della legge federale del marzo 1932 che precisa che le disposizioni si applicano non solo agli autoveicoli, ma a tutti i veicoli che usano la strada. Negli articoli 2 e 3 si specifica che non tutti i veicoli potranno godere di pari trattamento su tutte le strade, ma che le autorità competenti potranno limitare l'accesso a determinate categorie di veicoli su determinate strade, stabilmente o in determinate ore del giorno, criterio che dovremmo adottare, e subito, anche noi per evitare i soliti tragici ingorghi sulle strade eminentemente turistiche, cioè sulle autostrade che uniscono Milano a Torino, Varese, Como, Bergamo; sulla strada Milano-Genova, sulla via Emilia; e su altre strade sulle quali si sta già verificando la marea di più di un milione di veicoli di turisti stranieri!

Draconiane sono tutte le disposizioni della lege svizzera in materia di licenze di guida: chi

chiede la licenza deve dimostrare di essere idoneo, anche fisicamente, a guidare senza pericolo della sicurezza pubblica. Ecco un criterio che gradirei moltissimo vedere in atto anche in Italia, dove la licenza di guida si concede dopo un modesto e superficiale esame eseguito con severità variabile, che peraltro è basato in massima parte più su inutili cognizioni meccaniche che su conoscenze pratiche di guida e di regolamenti. In questo roseo allegato alla raccolta delle leggi del Canton Ticino sono contenute le domande che devono essere poste agli esaminandi: è una serie di domande ben più severe di quelle del popolare, anche troppo, « Lascia o raddoppia », e chi riesce a superare l'esame potrebbe da noi presentarsi con speranza di successo agli esami per vigile urbano o per agente stradale!

Un'altra caratteristica di questa legge è che la licenza vale solo per la categoria per la quale è stata rilasciata: chi ha la patente per la utilitaria non può guidare una Chrysler, e chi ha la patente per la macchina da gran turismo non può guidare un autocarro o una corriera. Da noi, e può sembrare una barzelletta ed è invece una verità, chiunque possieda una patente di primo grado, conquistata guidando un « 600 », se ne ha voglia può andarsene a spasso per le strade guidando un autocarro o un pullman, purchè non trasporti merci o passeggeri: e voi comprendete quanto sia pericolosa questa vacanza della legge, questa incombenza che legalizza tutti gli abusi e gli errori.

Un'altra seria preoccupazione, alla quale è sensibile la legge svizzera, è quella dell'efficienza fisica di chi guida una macchina: efficienza che deve essere non solo constatata all'atto in cui si concede la licenza — e non sarebbe affatto inopportuno che anche noi adottassimo gli esami psico-tecnici — ma anche durante l'esercizio della funzione di guida, per cui sono tassativamente limitate le ore di guida, considerando che alla base di molti disastri, sta la stanchezza del guidatore. Così pure sarebbe utile adottare provvedimenti severissimi contro coloro che fanno uso di veicoli troppo rumorosi; vi è già un Centro autistico a Torino che è perfettamente in grado di consigliare in proposito i legislatori.

Alla base di tutto il controllo organizzato dalle autorità svizzere sta l'ufficio statistica, che registra di ogni vettura vita e comportamento. Questo ufficio, assolutamente indispensabile, che da noi servirebbe anche a dare una utile funzione a tanti impiegati oggi poco utilizzati, dovrebbe preoccuparsi di conoscere i dati di produzione — che oggi ci vengono comunicati dalla A.N.F.I.A. —; il rilascio delle licenze, attraverso le Prefetture; il rilievo dei chilometri percorsi da ogni unità con schede facilmente aggiornate e controllabili; il rilievo dell'età media del parco nazionale; la registrazione del volume dei trasporti di passeggeri e merci; la registrazione degli incidenti stradali e delle loro cause ed effetti. Così sarebbe agevole in qualsiasi momento rendersi conto delle attuali correnti di traffico e studiare con sicurezza la loro evoluzione.

Nè meno importante è la regolazione della circolazione dei veicoli sulle strade di montagna, che per loro natura sono quelle sulle quali più facilmente si verificano ingorghi e incidenti. Naturalmente, non penso che tutto ciò possa essere materia di stralcio. Queste cose io ho dette perchè ne tengano possibilmente conto, se già non lo hanno fatto, gli estensori del nuovo Codice. Per ora, basterebbe che il Ministero dei trasporti si facesse promotore di una succinta legge a carattere provvisorio in attesa della legge definitiva, con la quale si stabilissero norme tassative in materia di velocità massima consentita, a parere della Polizia stradale, sui vari tratti di strada; si provvedesse a ritirare la patente a tutti coloro che si trovano implicati in un incidente, ritiro che sarebbe definitivo per coloro che risultassero responsabili dell'incidente stesso; si emanassero nuove e severe disposizioni per gli esami di patente di guida, con revisioni frequenti e profondite, congiunte con esami psico-tecnici atti ad accertare la capacità fisica di guida.

Alla base di tutto, però, rimane la questione degli organici della benemerita Polizia stradale, che davvero fa miracoli con la scarsezza di personale di cui soffre. Ebbi a parlare in quest'Aula due anni or sono, e non mi risulta che nel frattempo la situazione sia di molto migliorata. Spero che il Governo se ne vorrà occupare, e mi conforta una recente dichiarazione del Ministro dell'interno, poichè questa è la

sola speranza che abbiamo di vedere attenuata la crisi del traffico sulle strade italiane.

Nel bilancio dei trasporti ho, poi, cercato invano traccia di una complicata vicenda di prestiti concessi dalle Ferrovie svizzere a quelle italiane. Si tratta di 200 milioni di franchi svizzeri, cioè di circa 29 miliardi di lire. L'unica traccia che si trova nel bilancio delle Ferrovie di quest'operazione è il capitolo 69, ove sono registrati 1.100 milioni per interessi del prestito svizzero. Purtroppo, anche di questa faccenda noi possiamo essere informati dalla stampa o da stranieri. Infatti, da amici svizzeri ho appreso che l'interesse del prestito è del 6 per cento: può il Ministro dirci se quei 1.100 milioni di interessi si riferiscono solo a parte del prestito totale, oppure se il tasso è stato ridotto dal 6 al 3,6 per cento? La storia di questo prestito è molto amara, perchè in compenso abbiamo dovuto cedere nostri importanti interessi anche di carattere turistico. Al quale prestito è poi legata un'altra faccenda sulla quale gradirei qualche chiarimento. Si tratta di questo: se le notizie che mi sono state date in Svizzera sono esatte, il nostro Governo avrebbe accettato, fra le altre clausole pesanti, anche quelle che si riferiscono al rammodernamento di due ferrovie secondarie che interessano particolarmente il turismo svizzero: la ferrovia da Domodossola a Locarno, detta ferrovia delle Centovalli; e la ferrovia Sondrio-Tirano, che va a collegarsi con la ferrovia dell'Engadina che serve al centro turistico di Saint Moritz.

Per quel che ho potuto sapere, la Svizzera ha posto come condizione essenziale per la validità di tutto l'Accordo che siano eseguiti i miglioramenti di quelle due ferrovie, contribuendo essa a metà della spesa con un prestito che dirò di seconda serie, poichè non farebbe che reimpiegare in Italia una parte degli interessi sui 200 milioni di franchi.

Ripeto, le informazioni che ho casualmente avute in Svizzera potrebbero anche essere inesatte, e in tal caso me ne scuserei col Ministro: ma una precisazione, anche se in ritardo, sarebbe molto gradita, anche a quelle popolazioni di confine che dall'Accordo semi-segreto per i 200 milioni di franchi e per la navigazione sui laghi si ritengono, e non del tutto senza qualche buona ragione, lese nei loro interessi. In particolare mi sembra strana la situazione della ferrovia di Tirano, la cui sistemazione è stata ancora procrastinata perchè non sono riusciti a mettersi d'accordo gli uffici ministeriali e la Società che gestisce la ferrovia, sulla valutazione da dare alle entrate nel preventivo. Mi dicono che gli uffici ministeriali siano molto ottimistici nel valutare grandi sviluppi di un traffico locale che, per sua natura, grandi sviluppi non può avere: questo ottimismo servirebbe a diminuire, sulla carta, il preventivo di *deficit* e quindi il concorso dello Stato. Veda, onorevole Ministro, di aiutare le iniziative che vanno anche a favore di una vallata in condizioni economiche sfavorevoli.

Ed eccoci giunti a parlare delle Ferrovie, che sono il lato dolente del bilancio dei trasporti. Le nostre ferrovie statali sono malate, è inutile volerlo negare, mascherando gli aspetti grigi, con fioriture pubblicitarie come il famoso « Settebello » e altre cose del genere. Sono malate, se si considerano azienda industriale: ma sono viceversa sanissime ed efficacissime se si considerano sotto il nuovissimo aspetto di « azienda sociale ».

Ora — e perdonate la mia franchezza di lombardo — io ritengo che le due cose (l'esercizio industriale e la beneficienza a fine sociale) debbano procedere in sedi separate. Se lo Stato vuol dare lavoro a chi non ne ha, crei delle nuove aziende produttive, o meglio sostenga con adeguate misure quelle aziende, e sono centinaia o migliaia, che crollano si può dire quotidianamente gettando sul lastrico migliaia di operai. Così avremmo delle aziende risanate, da un lato, e dall'altro un'azienda — cioè le Ferrovie dello Stato — efficente. Se non erro, quindici anni fa i dipendenti delle Ferrovie statali erano circa centomila: oggi sono 155.000, e tra poco saranno 170.000. Siamo proprio sicuri che pur con l'aumento del traffico ed il duro lavoro del personale viaggiante, questo gonfiamento degli organici ha finalità strettamente funzionali? Ne dubito.

Parlare del *deficit* delle Ferrovie dello Stato mi sembra inutile: anche perchè questo *deficit* non riusciamo a constatarlo sulla carta in quanto non ci viene esibito il consuntivo degli anni precedenti. Nella relazione dell'onorevole Bima dell'anno scorso alla Camera dei depu-

tati sono segnati i consuntivi degli esercizi fino al 1953-54. Gli altri non sono stati ancora presentati.

Comunque è un *deficit* che ufficialmente figura al capitolo 28 per la già grossa cifra di quasi 63 miliardi; ma al capitolo 26 troviamo altri 10 miliardi di contributi del tesoro per coprire il disavanzo della gestione del Fondo pensioni; e volendo ben cercare negli angolini, troveremmo forse altre voci che si potrebbero addebitare in aumento del *deficit*.

Per contro, mi sembra poco adeguato, e lo conferma il relatore, l'aumento di 6 miliardi soltanto alla voce « manutenzione e riparazione del materiale rotabile », capitolo 15, soprattutto in questo periodo in cui le Ferrovie dello Stato dovrebbero realizzare con serietà la riforma delle classi: temo che per troppi anni ancora dovremo viaggiare in vecchi vagani di seconda battezzati di prima e di terza battezzati di seconda, come quel famoso pollo... che fu battezzato pesce!

Non mi avventuro nella discussione della riforma delle classi, che è stata imposta da accordi internazionali. Io sto a vedere come si metterà. Per ora una cosa è certa, ed è che le classi agiate viaggeranno peggio ma spenderanno di meno, le classi medie viaggeranno come prima ma pagheranno di più e le classi meno provvedute viaggeranno meglio ma pagheranno di più, troppo per molte tasche. Ripeto, non avanzo previsioni: può anche darsi che in pochi mesi gli italiani si abituino al nuovo modo di viaggiare: l'unica cosa certa è che la classe ricca farà maggiore uso delle automobili anche sui lunghi percorsi.

Mi preme invece affrontare un altro lato della questione ed è il ridimensionamento delle Ferrovie dello Stato. L'attuale complesso è costituito da linee grandi e piccole costruite nello spazio di un secolo, per alcune delle quali sono cessate da tempo le ragioni per cui furono costruite, mentre per altre non vi furono mai ragioni sufficienti; intendo alludere alle famose ferrovie elettorali, che oggi si chiamano anch'esse, secondo la moda, ferrovie « sociali », e non riesco a comprendere perchè.

Siamo in un periodo, probabilmente da considerarsi storico per le ripercussioni — non dico se buone o cattive — che avrà sul corso della nostra storia: e proprio lo Stato che sta pretendendo di avere l'iniziativa nel campo dell'economia produttiva, dovrebbe dimostrare che sa amministrare bene la sua maggiore azienda, le Ferrovie.

Ora, nel tempo stesso che da più parti, anche della maggioranza e da uomini di Governo, si invoca il ridimensionamento delle ferrovie e la sostituzione delle linee passive, ovunque ciò sia possibile, con autolinee, pare che ci si annunci imminente una nuova e grossa infornata di personale! Si comprende così la ragione per cui è stata trascurata la spesa più evidentemente indispensabile, cioè quella di investimento, la quale rappresenta nel bilancio appena il 3,5 per cento della spesa totale! È evidente che le ragioni dette « sociali » prevalgono sempre sulle ragioni schiettamente aziendali, cioè di rendimento economico.

Sfrondare il patrimonio ferroviario è senz'altro necessario, se non altro per concentrare tutti gli sforzi sulle linee che già rendono o possono rendere o almeno sono strettamente necessarie. La socialità non può consistere nel rabbonire una contrada che della presenza dei binari e del capostazione col berretto rosso fa una questione di prestigio vitale: altro, ben altro è in gioco!

Riconosco invece l'esistenza e il diritto della sopravvivenza di talune linee, in regioni del Mezzogiorno, che furono costruite prima che ci fossero le strade ordinarie, e che ancor oggi hanno le loro comunicazioni principali assicurate dalla ferrovia. È ovvio che si debbano trasformare in autolinee quelle linee ferroviarie passive che siano « doppiate » da buone strade, altrimenti le autolinee non potrebbero mai funzionare adeguatamente e il materiale rotabile sarebbe sottoposto a troppo rapida usura. Sulle linee ferroviarie passive ma insostituibili l'Amministrazione, immagino, adotterà sempre più largamente l'uso delle automotrici, mandando in soffitta certe vecchie carrozze ferroviarie, che... sono utili soltanto ai disegnatori dei giornali umoristici!

Comunque, da una robusta opera di sfrondamento le Ferrovie dello Stato possono ricevere un notevole e considerevole alleggerimento, purchè non facciano diventare come vasi comunicanti le economie fatte da un lato con le nuove assunzioni fatte dall'altro. In ogni caso, è da ritenere che l'Amministrazione ferro-

viaria non abbia potuto — per evidenti interferenze della politica nell'Amministrazione — fare delle oculate economie dove avrebbe dovuto, e fare quelle indispensabili spese di attrezzatura che oggi deve rinviare *sine die*, come ricorda il relatore a pagina 5, per non aggravare il *deficit* preventivo: quello consuntivo difficilmente riusciremo a saperlo!

In queste condizioni mi sembra erroneo che si riesumi la vecchia e sbiadita rivalità, anzi lotta, tra strada e rotaia, citata più volte dal relatore. Da una parte vi è la strada, che è patrimonio dello Stato e allo Stato rende già adesso oltre 300 miliardi di imposte, cioè un guadagno del mille per cento, dal momento che lo Stato spende 30 miliardi per le strade e ne ricava 300; e dall'altra c'è la rotaia, pur essa patrimonio dello Stato, che si porta dietro annualmente una perdita ufficiale di circa 63 miliardi, e una perdita effettiva che negli ambienti finanziari competenti si valuta in circa 90-100 miliardi.

Non riesco a comprendere in che cosa possa consistere questa rivalità, dal momento che l'unico interessato è lo Stato in ambo i casi. Fosse rivalità funzionale e di rendimento, lo capirei: ciò poteva verificarsi cinquanta, trenta anni fa, quando la ferrovia era ancora il mezzo di trasporto principe, e la strada balbettava ancora. Ma oggi che la strada ha raggiunto la maturità, ed è anzi talmente cresciuta che non riesce più a stare nei suoi confini, la parola « rivalità » non ha senso comune. La rivalità può esistere tra due attività parallele, a pari rendimento e con diversi padroni. Qui le attività sono chiaramente specializzate, il rendimento è del tutto diverso e il padrone è uno solo.

La discussione può vertere perciò sul piano della convenienza caso per caso ad utilizzare un mezzo anzichè un altro, o ad utilizzare entrambi i mezzi perchè si integrino a vicenda. Non rivalità, ma collaborazione e distribuzione dei compiti. Molte ferrovie locali possono cedere il passo alle autolinee, che sono più agili, meno costose a gestire, facilmente sviluppabili a seconda delle esigenze del momento; viceversa vi sono i trasporti di merci ingombranti su lunghi percorsi che conviene avviare per ferrovia. Le strade in genere favoriscono il decentramento, mentre le ferrovie contribuiscono a creare l'accentramento. Le prime sono per la ruralità e per l'iniziativa individuale, mentre le seconde accrescono l'urbanesimo e sono fatte per i trasporti collettivi. Non dimentichiamo che l'Italia ha una forma geografica che indirizza spontaneamente nella scelta dei mezzi di trasporto: preferibile quasi sempre la strada sui percorsi nel senso dei paralleli, preferibile spesso la ferrovia nel senso dei meridiani. Sono naturalmente indicazioni generiche, ma se un giorno funzionerà un buon Ufficio statistico dei trasporti, come ci auguriamo, sono sicuro che queste mie affermazioni potranno essere convalidate.

Non è un mistero che negli ambienti economici il problema del coordinamento tra strada e rotaia desta molte perplessità. Negli Uffici ministeriali si dice che siano allo studio diversi progetti e se ne danno dei dettagli non sempre esatti, che contribuiscono tuttavia a tenere deste diffidenze e preoccupazioni. Si vorrebbe che l'onorevole Ministro precisasse in modo chiaro il suo pensiero in proposito, perchè il problema non è basato su questioni di prestigio di questo o di quel ramo della burocrazia centrale, è basato su esigenze inderogabili dell'economia produttiva che deve fondare i suoi calcoli sul costo dei trasporti, costo che sovente ha una influenza determinante nel processo produttivo.

È stato annunziato uno sbalzo in avanti delle tariffe per il trasporto merci. Domando se queste nuove tariffe sono state predisposte soltanto tenendo conto delle esigenze del bilancio delle ferrovie o se si è tenuto conto anche dei riflessi immediati che si avranno su quasi tutti i rami della produzione. È stato preso in esame il fatto che l'inasprimento delle tariffe ferroviarie dirotterà un altro volume di merci verso la strada? Non era forse più conveniente, invece che aumentare le tariffe, rendere più agile la procedura dei trasporti merci, che oggi è quella che maggiormente favorisce lo sviluppo dei trasporti su strada? Mi pare di avere detto in altra occasione che molte industrie, specialmente della Toscana ed anche della Venezia e della Venezia Giulia, trovano più conveniente caricare su automezzi la loro produzione diretta al Nord dell'Europa e trasferirla a Chiasso sulle ferrovie svizzere, per guadagnare due o tre giorni di tempo, che altri-

menti perderebbero attraverso la nostra burocratica procedura ferroviaria.

Se le ferrovie snellissero il loro servizio merci assicurando trasporti generalmente rapidi, e non soltanto per poche privilegiate mercanzie sulle lunghe distanze, sarebbero le preferite; ma se si mantiene la procedura attuale con il rialzo dei prezzi del servizio è da ritenersi che non avremo dei risultati molto soddisfacenti. L'opinione più accettabile è quella che sostiene, che le ferrovie debbano ridimensionarsi, limitandosi a svolgere i servizi di merci e viaggiatori sia su lunga che su breve distanza, quando il movimento dei passeggeri è da considerarsi « di massa », e quello delle merci quando si tratta di materiali ingombranti o pesantissimi.

In ogni caso occorre che il Governo definisca quale vuole essere la sua politica dei trasporti. Ci dica se intende praticare la politica di riduzione dei costi dei trasporti oppure se vuole far pesare sul corpo economico della Nazione il monopolio delle ferrovie, gravando sulla produzione, e in definitiva sul consumatore, le spese deficitarie di carattere politico. Ci dica se il progresso meccanico che oggi percorre la strada deve battere il passo, oppure se la strada, che oggi paga oneri fiscali e tributi esorbitanti, deve continuare a finanziare gli esperimenti delle ferrovie. Sono forse, onorevole Ministro, parole un po' dure, ma la prego di considerare che la situazione economica è anche molto preoccupante. Ed è quasi una fatalità che proprio in questo momento venga a maturare la riforma delle tariffe.

È impressione generalmente diffusa che, anzichè battere la via maestra del contenimento e della riduzione degli oneri politici e fiscali che gravano sui due principali mezzi di trasporto, strada e ferrovia, si miri a dare vita ad una politica di coordinamento che consente al vettore ferroviario ed al vettore stradale di soddisfare gli oneri stessi attraverso aumenti di prezzo. Ciò equivarrebbe a trasferire a carico degli utenti del trasporto, oneri di natura politica o di natura generale che dovrebbero essere posti a carico della comunità. Poichè questa mi sembra una strada non sana, pregherei l'onorevole Ministro di voler precisare se l'indirizzo del Governo è di lasciare o meno piena concorrenza dei mezzi di trasporto, anche per non infrenare lo sviluppo della motorizzazione.

L'argomento si presenta di particolare attualità, anche in relazione alle prossime discussioni che su di esso si svolgeranno in seno alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, alla C.E.C.A., e in seno alla Conferenza di Bruxelles per il rilancio europeo. Voglia in tali sedi, onorevole Ministro, tener presente il vitale interesse italiano a garantirsi che una eventuale armonizzazione delle politiche dei trasporti dei Paesi dell'Europa occidentale sia improntata a sano spirito liberistico, senza indulgere a tendenze dirigistiche, mortificatrici della concorrenza tra vettori. L'Italia, onorevole Ministro, deve anche pensare che ha una sviluppatissima industria meccanica che dà lavoro a centinaia di migliaia di lavoratori, e che la motorizzazione frutta all'Erario centinaia di miliardi.

Dobbiamo pensare, quali che siano le decisioni del Ministro, che in Italia non sarà possibile detronizzare l'autocarro, che sembra creato apposta per servire un Paese come il nostro, tutto monti e valli, con molti centri di produzione, sparpagliati su vasti territori. È l'autocarro, mezzo di trasporto agile e di pronto impiego, che può integrare il servizio delle ferrovie; ma non si può dire che le ferrovie possano mettere da parte l'autocarro. Se ciò avvenisse, sarebbe il ristagno di una delle nostre principali attività economiche! (*Interruzione del senatore Massini*).

Ed ora, onorevoli colleghi, mentre mi avvio alla conclusione, intendo sfiorare soltanto due elementi importanti, e mi duole che il tempo non mi permetta di trattare questi due argomenti con l'ampiezza che riterrei necessaria. Anzitutto, in materia di trasporti, avrei voluto accennare alla necessità di iniziare almeno gli studi per avviare a soluzione l'ingorgo del traffico alla frontiera alpina, ove i valichi ormai storici non bastano più per ospitare il fiume grandioso del traffico internazionale. Se la seconda metà del secolo scorso fu l'epoca dei trafori ferroviari, la seconda metà di questo secolo sarà l'epoca dei trafori stradali. Già si sta avviando a soluzione, sia pure con molte remore, il traforo del Monte Bianco, ma quel traforo non servirà alla direttrice principale del nostro traffico, sia mercantile che turi-

stico; si deve cominciare a guardare con attenzione al valico dello Spluga, che metterebbe in diretta e sicura comunicazione Genova, attraverso Milano, con il centro della Germania e con Amburgo, quasi in linea retta. È questa oggi la direttrice del traffico principale tra l'Italia e il Nord Europa. Occorrerà pensarci in tempo, prima che altri ci imponga soluzioni meno favorevoli.

Il secondo argomento si riferisce ai trasporti per canale navigabile di cui ho recentemente parlato in sede di bilancio dei Lavori pubblici. Anche qui noi siamo enormemente indietro rispetto ad altri Paesi europei, e non sfruttiamo come potremmo quella magnifica possibilità che ci darebbe la valle del Po: eppure, proprio sulla direttrice del Po si trovano tutti i maggiori centri di produzione e di commercio d'Italia. Il canale progettato da decenni per unire Venezia a Torino, passando per Milano, con capolinea internazionale a Locarno, e possibile derivazione per Genova, è fermo a Cremona. Basterebbero poche decine di miliardi, e un volume di merci valutabile su un minimo di 5-6 milioni di tonnellate annue, sgraverebbe la rete stradale del suo ingombro, e consentirebbe inoltre — il che ha molta importanza — una riduzione drastica dei costi di trasporto.

Non trascuriamo questi due elementi: domani potrebbero essere determinanti ai fini dello sviluppo della nostra economia! Poichè, alla fin dei fini, che cosa deve essere una politica dei Trasporti, se non una politica che provveda a spianare la strada allo scambio delle merci e dei servizi? In verità, questo criterio non è sempre dominante in Italia: sicchè assistiamo, con sincera preoccupazione che tuttavia non si è ancora trasformata in pessimismo, al singolare fenomeno per cui abbiamo un traffico che vorrebbe potersi dilatare, e un impianto di trasporti a terra che è inadeguato, e direi anacronistico. Mi fa pensare a quella malattia infantile che consiste nel prematuro indurirsi del cranio, che non permette al cervello di svilupparsi, per cui il piccolo ammalato soffre di convulsioni, e finisce per morire. La nostra attrezzatura dei trasporti è appunto ossificata, e il traffico vi si trova costretto e soffocato!

Abbia, signor Ministro, il coraggio di spalancare le vie al traffico; rinunzi agli schemi ossificati; si faccia forte del suo senso della responsabilità, e avrà dalla sua parte tutti gli italiani che lavorano e producono! (*Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romano Antonio. Ne ha facoltà.

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio breve intervento avrà, direi quasi, carattere regionale, perchè succintamente mi limiterò a trattare due argomenti: il problema ferroviario siciliano e le conseguenze per la economia siciliana di una eventuale revisione delle tariffe ferroviarie per trasporto di merci.

La Sicilia è grata al Governo per i massicci interventi operati attraverso una legislazione, che va dalla Cassa per il Mezzogiorno alle leggi per la industrializzazione, agli enti di riforma fondiaria, ai consorzi di bonifica, legislazione alla quale si deve il risveglio economico dell'Isola.

In questo risveglio il popolo siciliano ha dimostrato di volere lavorare e produrre; vuole però anche i mezzi per poter trasportare i suoi prodotti.

Uscendo giorno per giorno dalle sue angustie, dando gradualmente a sè stessa una economia più progredita e più ricca, la Sicilia ha bisogno di avere mezzi di trasporto facili, pronti e di basso costo. Il problema dei trasporti è stato sempre il problema base della vita economica dell'isola. Sonnino e Franchetti scrissero nella relazione, che accompagnava la inchiesta sulle condizioni della Sicilia, che quello dei trasporti, insieme a quello della viabilità, è il primo bisogno dell'isola, la causa più frequente e più intima delle sue sofferenze. Questa verità ci si presenta innanzi ogni anno, nei mesi di punta, quando i prodotti maturi debbono essere raccolti per il consumo. È in quest'epoca che si presentano le difficoltà di inviare prontamente ai centri urbani le merci, che spesso finiscono per arrivare deteriorate, per la lunga permanenza nelle stazioni ferroviarie, con gravissimo danno del produttore e perdita di prestigio del nostro commercio. Le difficoltà sono dovute non solo alla insufficienza

della rete ferroviaria, ma anche al fatto che la Sicilia detiene il triste primato delle ferrovie a scartamento ridotto, rispetto a tutte le altre regioni della Penisola. Così la parte meridionale dell'Isola non può facilmente congiungersi con i centri lontani di consumo, perchè è servita da linee a scartamento ridotto.

In siffatte condizioni non è possibile in quella zona sviluppare il commercio. Prodotti ortofrutticoli, prodotti minerari e della pesca non possono essere avviati direttamente ai centri di consumo, per le difficoltà create al movimento delle merci dalle linee a scartamento ridotto. Su 2235 chilometri di strada ferrata 602 chilometri sono a scartamento ridotto. Altro inconveniente è che le strade ferrate siciliane sono assolutamente inefficienti: impianti fissi e materiale mobile, tutto da rifare. Per la verità l'Amministrazione ferroviaria si è messa in moto e nell'ultimo decennio ha affrontato il problema del miglioramento delle comunicazioni isolane. Cinque miliardi sono stati spesi per la ricostruzione degli impianti fissi distrutti dalla guerra; più di 6 miliardi sono stati spesi per il materiale mobile e per circa venticinque opere di miglioramento. Tra le opere di maggiore rilievo già ultimate o in corso di ultimazione risultano l'elettrificazione della Messina-Palermo (chilometri 232), l'elettrificazione della Messina-Catania (chilometri 95) il raddoppio della Fiumetorto-Palermo (chilometri 43), il raddoppio della Catania-Bicocca (chilometri 5), il rinnovamento del binario con rotaie di tipo pesante, effettuato o in corso su tutte le principali linee, il rinnovamento di 30 ponti, la sistemazione degli impianti portuali di Messina con l'annesso nuovo parco di Contesse, la costruzione della nuova centrale termoelettrica di Palermo, destinata a fornire l'energia occorrente per la estensione futura della trazione elettrica sulle linee ferroviarie siciliane. Consuntivo, come si vede, lusinghiero, ma che non risolve in pieno il problema delle comunicazioni siciliane, soprattutto se si tiene conto del previsto aumento del traffico, in conseguenza degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, della riforma fondiaria, del piano Vanoni e del ritrovamento del petrolio nel Ragusano. È stato calcolato che la produzione agricola, in seguito alle opere compiute dalla Cassa e dalla riforma, aumenterà nei prossimi 10 o 15 anni di circa un milione di tonnellate. Ecco perchè il problema delle comunicazioni ferroviarie siciliane va visto, studiato, ed affrontato alla luce degli inevitabili sviluppi del traffico futuro e sulla coordinata rotaia strada mare. Ecco perchè il problema del collegamento tra la Sicilia ed il Continente ha rappresentato e rappresenta il tormento di molti uomini politici dall'unificazione d'Italia ad oggi. È di Zanardelli la frase che « sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia venisse unita al Continente. Chi guarda oggi una carta delle comunicazioni ferroviarie della Sicilia si accorge subito che una discreta rete di linee nere congiunge quasi tutti i centri isolani grandi e piccoli; si accorge però anche che le Madonie e le Caronie sono ancora prive di ferrovie. Ciò mi induce a parlarvi brevemente del piano di nuove costruzioni.

In questa materia frequente è stato il conflitto di competenza tra il Ministero dei trasporti e il Ministero dei lavori pubblici. In proposito ricordo un articolo del senatore Sturzo scritto nel marzo 1949, articolo nel quale egli, occupandosi della politica dei trasporti, scriveva che è più facile mettere d'accordo Washington con Mosca che il Ministero dei lavori pubblici con quello dei trasporti. Dico questo perchè non so se le linee, che sto per ricordare, rientrino tutte nella competenza del Ministero dei trasporti. Una è sicuramente di vostra competenza, onorevole Ministro, intendo parlare della congiungente, che va sotto la denominazione Catania Trapani e che interessa soprattutto l'interno della Sicilia: precisamente Regalbuto, Agira, Nicosia, Sperlinga, Gangi, Petralia, Polizzi, Valledolmo, Marcatobianco, Lercara, Prizzi, Corleone, Roccamena, Camporeale, Alcamo, tutti centri di vita agricola, che sono rimasti per troppo lungo tempo in un triste e dannoso isolamento, avulsi dalla attività economica della costa siciliana. Il piano prevede ancora la costruzione della linea Caltagirone, Niscemi, Gela; la costruzione della linea Canicattì, Riesi-Mazzarino, S. Cono Caltagirone; la costruzione della diramazione Randazzo-Carcaci. La linea Caltagirone-Gela è già in istato di avanzata costruzione, la congiungente Catania-Trapani manca del tronco, che deve attraversare il cuore della Sicilia, le Madonie. Dalla parte occidentale cioè verso

Trapani già esiste un tronco, che attende il proseguimento; dalla parte orientale fu costruito un primo tronco cioè quello che unisce Catania a Schettino, segue il secondo tronco da Schettino a Regalbuto, si attende il terzo tronco che deve raggiungere Nicosia, punto di convergenza delle Madonie. Per questo terzo tronco il vostro predecessore dispose uno stanziamento di 12 milioni per i rilievi aerei; questo fu il modesto risultato delle mie pressanti insistenze presso l'onorevole Mattarella. I rilievi aerei sono stati eseguiti ed in linea di massima si è accertato che occorre una spesa che si aggira sui 10 miliardi.

Per il reperimento di questa somma sto da tempo sollecitando la vostra benevole attenzione. Voi, dopo aver constatato che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel fare una graduatoria delle nuove ferrovie in Sicilia, ha collocato al primo posto il tronco Regalbuto Nicosia, avete assunto formale impegno di reperire al più presto almeno parte della somma occorrente. Le popolazioni interessate vi sono grate per questo vostro impegno ed attendono fiduciose. È una aspirazione secolare della zona più depressa della Sicilia, zona che, attraverso un sistema di dighe, tra le quali basta ricordare l'Angipa e Pozzillo convoglianti diecine di milioni di metri cubi di acqua, guarda con sicurezza al suo avvenire di risveglio economico. È un'opera che richiederà alcuni anni di lavoro e quindi basterebbe lo stanziamento di due miliardi ogni anno per cinque anni. Quest'opera servirebbe anche a diminuire la disoccupazione, che affligge quelle contrade. È una preghiera vivissima che rivolgo nella consapevolezza dell'importanza economica e sociale dell'opera, che voi non dimenticherete. Del problema ferroviario siciliano fa parte la ventilata soppressione di alcuni tronchi di ferrovie a scartamento ridotto. Come ho detto la Sicilia ha il triste primato delle ferrovie a scartamento ridotto; intanto pare che si voglia procedere alla soppressione di alcuni tronchi, onde l'apprensione delle popolazioni interessate. Un tronco da sopprimere sarebbe quello che unisce Piazza Armerina a Valguarnera, Dittaino, Assoro, Leonforte. Ciò spiega l'ordine del giorno votato il 26 aprile dai sindaci e rappresentanti degli Enti economici della provincia di Enna intervenuti nel secondo convegno economico provinciale.

In detto ordine del giorno, presentato dal Sindaco di Assoro, ingegnere Pantano, si fa presente che la citata ferrovia a scartamento ridotto, la quale collega Piazza Armerina, Valguarnera, Leonforte e Assoro alla ferrovia ordinaria Palermo-Catania è uno dei pochi mezzi di comunicazione e l'unico mezzo ferroviario di cui quelle popolazioni dispongono; si rileva ancora che la scarsa frequenza di viaggiatori è dovuta al fatto che in quelle zone il traffico è limitato, in dipendenza del basso livello economico, e che indubbiamente il traffico aumenterà col progredire dell'economia, progresso già in cammino con l'intensificarsi della attività della Cassa per il Mezzogiorno. Con il citato ordine del giorno del Convegno economico della provincia di Enna si fa voti perchè sia disposto il mantenimento ed il potenziamento della ferrovia a scartamento ridotto Piazza Armerina, Valguarnera, Dittaino, Assoro, Leonforte. Non minore è la preoccupazione di Piazza Armerina, grosso centro dell'Isola. Il sindaco di detta città in una nota del 25 giugno scorso, trasmessa al Ministro dei trasporti, al Presidente della regione siciliana, all'assessore ai trasporti ed a diversi parlamentari siciliani, scrive testualmente che egli si rifiuta di pensare che si voglia concepire ai danni di Piazza Armerina una vera e propria espoliazione, che, oltre a colpire l'attività economica, suona offesa al prestigio di una città che vanta di possedere un patrimonio archeologico di primaria, mondiale importanza.

Lo stesso Sindaco ricorda, nella sua nota di protesta, che Piazza Armerina potè avere la sua ferrovia dopo cinquanta anni di lotte politiche e dopo una sommossa popolare chiusasi con un tragico bilancio. Quindi, onorevole Ministro, io ritengo che bisogna pensare a potenziare e migliorare detta ferrovia, per meglio rispondere alle future esigenze di quella zona in continuo progresso, il che assicura a breve scadenza un maggiore traffico di viaggiatori e di merci. Onorevole Ministro, la ferrovia che si vorrebbe sopprimere è l'unico segno di vita di una vasta zona ancora arretrata e che precipiterebbe in uno stato di depressione indubbiamente maggiore. La mia preoccupazione è questa: che quelle popolazioni non

si rassegnerebbero tanto facilmente alla soppressione di quest'unica via di comunicazione nell'interno della Sicilia.

Secondo argomento: tariffe ferroviarie per merci; argomento che tratto anche perchè sollecitato dalle Camere di commercio di Catania, di Siracusa, e di Messina. Onorevoli colleghi, in queste ultime settimane si è parlato di una revisione delle tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci, e ciò è stato causa di allarme nell'ambiente agrumario e ortofrutticolo della Sicilia e delle regioni meridionali, delle zone più lontane dalla frontiera. Come ben sapete, l'Italia, a somiglianza di quanto praticano tutti gli Stati civili, adotta la tariffa differenziale, in cui il prezzo del trasporto cresce in misura meno che proporzionale al crescere della distanza.

La tariffa differenziale è una mitigazione della situazione di sfavore emergente per talune zone del territorio dello Stato; questa situazione diventa particolarmente grave quando la regione sia contemporaneamente periferica e depressa, come la Sicilia. Ed è questo il motivo per cui non si può non tener conto della ripercussione, che avrebbe sull'economia siciliana un'attenuazione dei benefici della differenzialità. Ma anche per l'avvenire desideriamo richiamare l'attenzione sull'articolo 22 dello Statuto siciliano, ove è detto: « La Regione ha diritto di partecipare, con un suo rappresentante nominato dal Governo regionale, alla formazione delle tariffe ferroviarie dello Stato ed alle istituzioni e regolamentazioni dei servizi nazionali di comunicazioni e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano comunque interessare la Regione ». Questo articolo statuisce un diritto del Governo regionale verso la Stato, che diviene un dovere verso i siciliani. Noi ci rendiamo conto della dura realtà che le ferrovie dello Stato sono in crisi e della preoccupazione dell'onorevole Ministro di affrontare il problema del risanamento ferroviario.

È ormai noto a tutti che le ferrovie dello Stato eserciscono in complesso linee per 18.700 chilometri e che soltanto 21 linee, per una lunghezza complessiva di 2637 chilometri, presentano spese inferiori alle entrate; per tutte le altre linee (in cifra tonda 16.000 chilometri) le spese superano le entrate. Per quanto ci consta vi sarebbero linee per 1828 chilometri le quali manifesterebbero spese superiori al quadruplo delle entrate. Queste le cause per cui le ferrovie gravano sul bilancio dello Stato per circa 100 miliardi. Quindi, allorchè l'amministrazione ferroviaria si ripromette di ricavare un incremento finanziario annuo di tre miliardi dalla soppressione delle tariffe speciali provvisorie e di mezzo miliardo dalla attenuazione delle riduzioni previste dalle tariffe di esportazione (in totale un maggiore introito complessivo di 3 miliardi e mezzo) viene subito da osservare che questa cifra non intaccherebbe l'ordine di grandezza di un *deficit* di gestione aggirantesi sui 100 miliardi di lire.

Il sistema tariffario, la cui revisione ha formato oggetto di esame, esisteva anche quando il bilancio era in pareggio; ciò dimostra che il disavanzo non dipende solo dalle tariffe. La verità è che rispetto all'anteguerra le entrate delle ferrovie sono aumentate di 48 volte, mentre le spese sono aumentate di 64 volte, e che in questo quadro le erogazioni generali o particolari a favore del personale hanno un coefficente di moltiplicazione pari a 73 volte.

La verità è che il traffico merci sfugge, in numerosi tratti, alle Ferrovie dello Stato ed ogni giorno vede sempre più limitato il potere monopolistico di un tempo. Dunque un ritocco delle tariffe differenziali e speciali non risolverebbe il problema. Vi sono altre vie da seguire e l'onorevole Ministro in altro discorso, in sede di discussione di bilancio, ha impostato con chiarezza l'azione che intende seguire. Tre punti: *a*) chiarificazione del bilancio perchè alla azienda siano attribuite solamente le spese e gli oneri che ad essa competono; *b*) controllo assiduo e rigoroso delle spese; *c*) mobilitazione di tutti i mezzi a disposizione per favorire l'afflusso delle entrate. Seguendo questa triplice direttiva forse non occorrerà fare ricorso ad un ritocco delle tariffe attuali.

Questa, onorevole Ministro, è l'istanza del mondo agricolo siciliano e meridionale. In questo decennio le istanze per il risollevamento economico e sociale del Mezzogiorno sono state poste a base della politica economica del nostro Paese; le istanze hanno trovato accoglien-

za anche nella politica tariffaria. Questa è una ragione di più, anzi la più forte ragione per mantenere la differenzialità nel grado da essa raggiunta e non esiste a mio avviso una ragione per tornare indietro. Il Mezzogiorno agricolo ha sempre mostrato la necessità di vedere affermata la ferrovia nella sua veste di mezzo per uno spiccato intervento dello Stato. Esso afferma che senza tariffe particolarmente accomodate la sua economia sarebbe soffocata; afferma che i suoi prodotti possono trovare uno sbocco a condizione che le ferrovie pratichino delle tariffe speciali, cui un criterio di aderenza al costo medio di esercizio non consentirebbe certamente di giungere. Il Nord invece consente per una larga gamma di prodotti di vedere affermato il principio di un minimo di interventi, che vengono richiesti per un certo numero di materie prime e di prodotti base. Da ciò discende la strumentalità delle tariffe in senso economico sociale.

Bisogna non dimenticare che tanto il mercato ortofrutticolo che il mercato agrumario sostengono una lotta impari per difendere le loro posizioni dalla concorrenza internazionale sostenuta in vari modi dai rispettivi paesi, compresi gli Stati Uniti, la cui esportazione sussidiata è penetrata già da qualche tempo nel mercato agrumario europeo. Bisogna anche tener presente che sul mercato di esportazione, a parità di altre condizioni, spesso sono scarti anche soltanto marginali di prezzi che decidono l'esito della lotta contro la concorrenza. Onorevole Ministro, tutelando il mercato agrumario ed ortofrutticolo tutelerete la bilancia commerciale dei pagamenti rendendo un servizio non solo alla Sicilia ma a tutto il Paese. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Porcellini, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Alberti e Papalia. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, considerando che gli infortuni in corrispondenza dei passaggi a livello appiaono sempre più gravi per qualità e quantità,

invita il Governo a preordinare, in armonia col progresso della tecnica ferroviaria delle costruzioni e progettazioni di strade ordinarie, un piano di abolizione progressiva dei passaggi a livello stessi, a cominciare da quelli che hanno dato luogo agli inconvenienti più deplorevoli e prevedibili ».

PRESIDENTE. Il senatore Porcellini ha facoltà di parlare.

PORCELLINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è in discussione il bilancio preventivo del Ministero dei trasporti per il periodo dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957. Cercherò di essere breve, come l'accordo dei Capi gruppo stabilisce; ma certi argomenti che ritengo di massima importanza non possono essere dimenticati. Mi soffermerò in modo speciale sulla gestione delle Ferrovie dello Stato e sulla navigazione interna. Il Partito socialista italiano, al quale mi onoro di appartenere, è per la critica costruttiva, mai preconcetta, e non le nascondo, onorevole Ministro, che per breve tempo noi avemmo la speranza di poter votare a favore del bilancio dei trasporti, come il Gruppo socialista dell'altro ramo del Parlamento fece per quello delle poste e delle telecomunicazioni. Ma le nostre speranze si sono dileguate, perchè il bilancio che oggi ci presentate, ha tutti i difetti, forse peggiorati, di quelli precedenti. Che cosa avevamo chiesto noi da questi banchi? Avevamo chiesto che i bilanci fossero sinceri, in modo che gli italiani, fossero in grado di rendersi esatto conto delle loro ferrovie e che i Ministeri dell'interno e della difesa si assoggettassero alla spesa che loro spetta per i trasporti effettuati per loro conto. Che il Ministero del tesoro si accollasse le spese dei pensionati come fa con gli altri Dicasteri. E allora il disavanzo di 62 miliardi e 900 milioni sparirebbe, dimostrando così che il bilancio delle ferrovie non è passivo come da decenni ci volete far credere. Qualche indiscrezione è trapelata e le dichiarazioni dell'onorevole Ministro del Tesoro, all'altro ramo del Parlamento, ci avevano fatto sperare che finalmente sarebbe stata imboccata la strada giusta. Ma purtroppo nulla di nuovo si trova nel bilancio che discutiamo e le cose continuano

come prima e peggio di prima. Qual'è la ragione di tanta ostinatezza? Forse per respingere continuamente le giuste richieste del personale o per aumentare le tariffe come avete fatto in questi giorni? A proposito di questo aumento mi riservo di dimostrarvi che è un provvedimento che non risolve la situazione economica, anzi la peggiora. Io non vi ripeterò quello che magistralmente è stato detto dal compagno onorevole Lombardi, ex Ministro dei trasporti, nel suo intervento sul bilancio dei trasporti alla Camera dei deputati. Però ritengo opportuno portare a conoscenza dei colleghi qualche dato di una certa importanza. Nel febbraio del corrente anno è stato tenuto a Milano il 6° Congresso italiano dei trasporti. Quel Congresso ha già spiegato quale doveva essere l'indirizzo e la politica del Governo italiano, ha dato la dimostrazione della vera politica che i soliti avvoltoi della finanza vorrebbero fosse attuata per la difesa dei grossi monopoli dell'industria automobilistica, del cemento, della gomma, contro l'iniziativa statale nel campo dei trasporti. Ora, signor Ministro, noi socialisti siamo stati per la nazionalizzazione delle ferrovie in lontani tempi, e non siamo pentiti dei risultati ottenuti. Noi però non siamo contro il progresso e contro chiedono i padroni del vapore? Che la rete ferroviaria. Nella lotta tra strada e rotaia noi non difendiamo l'una a scapito dell'altra però siamo rigidi nel principio che tutti i trasporti per ferrovia o per strada debbono essere dello Stato, o da esso controllati. Purtroppo quanto è avvenuto finora ci dimostra chiaramente che la politica dei trasporti si orienta verso un graduale sgretolamento delle ferrovie a favore dei grossi interessi monopolistici privati. Cosa chiedono i padroni del vapore? Che la rete ferroviaria sia sfrondata di tutte le linee a scarso traffico e si sostituiscano con autoservizi a gestione privata. Un grosso boccone, che è stato annunziato dai giornali, per le fauci di coloro che non sono mai sazi.

Circa 5 mila chilometri di rete ferroviaria dovevano essere soppressi e si specificavano nomi di tronchi per 2 mila chilometri. Io credo che il Parlamento non possa essere estraniato da tale compito delicato ed importante. È necessario stabilire i criteri che debbono essere seguiti per la soppressione di tali linee cosiddette a scarso traffico, perchè, come giustamente fa rilevare il relatore collega Restagno, non bisogna considerare soltanto la convenienza economica, ma tutte le ragioni di natura sociale e politica, tenendo conto anche dei centri che sono collegati con la linea che si vorrebbe sopprimere. Questo io credo che dovrebbe essere discusso dal Parlamento. Questi criteri dovrebbero essere esaminati, senza togliere l'autorità al Ministro e al Consiglio d'Amministrazione, dal potere legislativo, ma è un problema troppo grave perchè il Parlamento non debba interessarsene.

Tra le tante linee che dovrebbero essere soppresse, almeno da quello che hanno pubblicato i giornali, ve ne è qualcuna che mi ha fatto impressione. Non vi parlerò di tutte. Per quelle di Civitavecchia Orte e di Viterbo-Attigliano il senatore Alberti ha presentato un ordine del giorno che svilupperà. Io discuterò invece di una linea che interessa il sottoscritto e soprattutto la Regione emiliana come tutta l'Italia, ossia la Fidenza Salsomaggiore di chilometri 10. Onorevole Ministro, la stazione termale di Salsomaggiore è una ricchezza italiana che molti ci invidiano e che noi non apprezziamo. Da tutte le parti del mondo, specie dalle Americhe, giungono ammalati per ritemprarsi nelle miracolose acque più ricche di iodio di tutto il mondo. Molti colleghi come anche appartenenti al Governo sanno quale efficacia abbiano queste cure. Il Governo ha dunque l'obbligo di aiutare e stimolare l'incremento di una così importante stazione termale e non di assestarle colpi mancini come sarebbe quello della soppressione di questa linea.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Chi l'ha informata?

PORCELLINI. Ho letto la notizia sui giornali.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non creda ai giornali. È opportuno sentire il Ministro, il quale è a disposizione dei senatori per chiarire la posizione e per dire come stanno le cose. Questa è una notizia che non corrisponde a verità, come tutte le altre che in proposito sono state pubblicate dai giornali.

PORCELLINI. Prendo atto, signor Ministro, che questa linea non è inclusa tra quelle che dovrebbero essere eventualmente soppresse. Mi dispiacerebbe però che lei venisse informato troppo tardi, dopo che certi approcci, specialmente per il trasporto di merci, fossero già iniziati.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per ora non sono andato mai in vacanza, sono stato sempre in ufficio.

PORCELLINI. So che lei è molto attivo, ma ci sono già trattative con l'I.N.T. di Parma perchè il trasporto delle merci venga effettuato diversamente, benchè l'attuale sistema risponda alle necessità di un servizio urgente e sollecito, come è necessario per una stazione termale, specialmente durante l'estate, quando vi sono merci deperibili. Questo credo risulterà anche a lei. Ora, lei capisce che, se anche i giornali hanno dato una notizia che oggi non viene confermata (e di ciò mi compiaccio), tutto questo lavorìo fa sospettare ugualmente che si possa avere l'intenzione di sopprimere questo tronco, tanto è vero che l'onorevole Gorreri, deputato di Parma, presentò una interrogazione alla quale lei gentilmente rispose, ma in quella risposta non ho trovato quella smentita assoluta che oggi invece lei ha fatto qui al Senato. La ringrazio, a nome di tutti i salsesi, e credo che questo sia anche nell'interesse del Paese. Se eventualmente, signor Ministro, dovessero riaffiorare ancora proposte di soppressione di quella linea, io credo che a lei non dispiacerà prendere informazioni, non solo dai suoi funzionari, ma anche dagli uomini che vogliono bene alla loro terra e che rappresentano quella popolazione.

Il relatore ha affermato che, nei riguardi delle spese, sono possibili riduzioni notevoli e che l'amministrazione ferroviaria, e il Ministro Angelini in modo particolare, vi dedicano tutti i loro sforzi. Sono convinto di quanto il relatore afferma, però vorrei, assieme a lei, signor Ministro, vedere in che modo si vogliono fare queste riduzioni di spesa. Lei infatti sa che sono un vecchio ferroviere, e purtroppo, nella mia vita di funzionario, mi sono accorto che molte volte tutto ricadeva sulle spalle del personale. Le economie si facevano, ma sempre aumentando il lavoro del personale. Tra le spese da ridurre so che c'è la proposta di sostituire, per esempio, l'aiuto macchinista, lavoro delicatissimo, con l'apparecchio vigilante, che obbliga il macchinista a dare segno di vita ogni 10 secondi toccando un apposito tasto; quasi la tensione nervosa di un uomo che guida un convoglio a lungo percorso, non bastasse, si vuole aggiungere quest'altro sistema che credo invierebbe presto i nostri migliori macchinisti in case di cura. Nonostante poi la nostra legislazione ne faccia obbligo, non si rispettano i riposi. Un milione di giornate di congedo non si accordano, e si mantengono turni di lavoro fino a 60 ore settimanali, e fino a 300 ore mensili per i macchinisti. Se io fossi male informato, in quanto non sono più in servizio, lei, signor Ministro, potrà smentirmi. Ma credo che queste informazioni rispondano a verità.

Tutto ciò è in aperto contrasto con quanto all'estero e in Italia si profila come un problema indilazionabile e cioè la riduzione delle 48 ore settimanali. Si vogliono ridurre le squadre di manovra, riducendo anche il numero dei loro componenti. Si vuole eliminare il frenatore dai treni merci e il conduttore in alcuni treni viaggiatori. Tutto ciò, io credo, a scapito del buon andamento del servizio. Si vogliono poi aumentare i limiti di età. Noi abbiamo già detto diverse volte il nostro parere in merito. I limiti di età, specialmente per certe categorie, sono stati studiati con la esperienza di decenni e non si possono impunemente modificare per ragioni di economia o di servizio. Noi dobbiamo tener presente che vi sono sei o settecentomila giovani in Italia in attesa della loro prima occupazione e dobbiamo tener conto che i compiti dei ferrovieri, specialmente di quelli addetti al movimento treni, sono di grande responsabilità ed i limiti precedentemente fissati, secondo il mio parere, non possono essere modificati.

Per le tariffe io credo di essere facile profeta nel dichiarare che l'aumento andrà a tutto beneficio delle autolinee, con un afflusso verso di esse dei viaggiatori paganti a prezzo completo e con l'intensificazione del traffico povero sulle ferrovie dello Stato.

L'azienda ferroviaria è la più importante azienda di Stato, con un valore patrimoniale di circa 4 mila miliardi ed un servizio pubblico di enorme importanza. Il paese ha diritto di conoscere l'intenzione del Governo per questa azienda. Da questi banchi da anni noi ripetiamo le stesse critiche, ma il problema non si vuole affrontare in modo radicale e si preferisce vivere alla giornata. Oltre al *deficit* di bilancio, noi dobbiamo preoccuparci della carenza strumentale, prima che sia troppo tardi.

La riforma delle classi del 3 giugno ci ha colti impreparati nonostante che l'impegno con l'Unione internazionale fosse stato preso dal Consiglio di amministrazione fin dal maggio 1953. Abbiamo cambiato i numeri sulle vecchie vetture e soltanto questo è il dato positivo. Non condivido le speranze del relatore, che cioè fra qualche anno ci rallegreremo dell'attuale innovazione. I mezzi di locomozione diventano sempre più perfetti, possono sviluppare velocità elevate di più di 200 Km. orari, ma le condizioni della linea, la meccanizzazione degli impianti ci obbligano a non superare i 100-120 Km. senza pregiudizio di chi viaggia.

La ricostruzione delle nostre ferrovie venne compiuta a tempo di primato e noi non lesinammo gli elogi a tutto il personale e ai Ministri di allora, ivi compresi il senatore Giacomo Ferrari e il presidente della 7ª Commissione onorevole Guido Corbellini. Ma era necessario non adagiarsi sugli allori ed essere lungimiranti per non trovarsi oggi a dover risolvere problemi sempre più gravi. Noi abbiamo vissuto fino ad oggi di rendita. Con finanziamenti straordinari è necessario provvedere agli investimenti, come si è fatto benissimo con il prestito di 50 miliardi. Ma ne occorrono almeno altri 200. Con lo sviluppo della rete del Mezzogiorno, come dice il relatore, speriamo sia incrementato il traffico. Aumentando il traffico viene di conseguenza la riduzione dei costi.

Giorni fa volli visitare ciò che pomposamente si chiama l'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato e non vi nascondo la mia meraviglia quando, mentre questo nome mi dava impressione di un grande istituto moderno ed attrezzato che deve adempiere a compiti delicatissimi, mi trovai nella vecchia stazione di Trastevere, con camere anguste, senza luce, con pavimenti vecchi e polverosi e con gente che lavora piena di tanta buona volontà, ma che non può assolvere al suo compito.

Non comprendo come i Ministri passati ed anche l'attuale Ministro non sentano l'importanza che deve avere questo Istituto. Se esso deve rimanere come era presso a poco quando fu creato, è meglio sopprimerlo. I mezzi termini non valgono più. O c'è un Istituto sperimentale sul serio, ed io credo che sia indispensabile come in tutte le grandi Nazioni dove esistono ferrovie anche più importanti delle nostre, oppure è meglio non farne nulla. Io credo che sia indispensabile non lasciarlo allo stato attuale. Voi avete stanziato 200 milioni, vi siete fatti sorpassare dall'onorevole Braschi il quale per il suo Istituto sperimentale ha ottenuto 1.200.000.000. Senza togliere valore all'Istituto del Ministero delle poste e telegrafi, io penso che quello delle ferrovie abbia compiti molto più vasti ed importanti. Ma almeno si doveva pretendere che i 200 milioni stanziati, i quali non servono che a pagare il personale o poco più, fossero aumentati rendendo l'istituto efficace nell'interesse dell'Amministrazione.

La vecchia stazione di Trastevere è inadatta alla sede. Vi sono delle officine ricavate da 3 o 4 stanze già adibite ad uffici, messe per traverso, una lontana dall'altra. Voi trovate in queste officine ancora la trasmissione a cinghia, che non c'è più nemmeno presso i nostri poveri artigiani. Trovate delle macchine che hanno festeggiato il cinquantenario come le ferrovie e qualcuna anche di più. Ma oltre a queste, saltuariamente si compera qualche macchina moderna, qualche macchina che costa decine di milioni, ma che poi non può essere utilizzata per il fatto che non vi è mano d'opera specializzata.

All'ufficio sperimentale vi sono molti generali e pochi soldati. Non è possibile che la Direzione generale, servizio personale ed affari generali, sia il più adatto a dirigere un servizio tecnico di questo tipo. Io credo che per dirigere, controllare il lavoro dei tecnici, occorrano dei tecnici non degli amministratori.

Anche questa è una delle riforme che io credo che lei, signor Ministro, dovrà affrontare.

Su 113 tra ispettori e personale d'ordine vi sono solo 38 agenti appartenenti a tecnici ed operai. Tra i compiti di questo Istituto vi è anche l'analisi chimica e tecnologica di campioni di materiale per le costruzioni ed i consumi ferroviari. Ognuno di voi comprenderà l'importanza di tale lavoro che può far risparmiare miliardi all'amministrazione ferroviaria, ma purtroppo l'Istituto di cui parlo è considerato la cenerentola e quei 200 milioni sono assolutamente insufficienti. Il personale realmente si prodiga con abnegazione e sacrificio e, nonostante le deficienze suindicate, ottiene risultati sorprendenti. L'Istituto analizza attualmente una media di 17 mila campioni annui circa, campioni corrispondenti a materiale per molti miliardi di lire, per esempio per 100 mila tonnellate di nafta, per 200 mila tonnellate di vernice, per carbone, ecc. Lo stanziamento di 28 milioni annui per incrementare l'apparecchiatura scientifica è addirittura una cosa irrisoria: una sola macchina costerebbe più di 28 milioni.

Dicevo che l'Istituto sperimentale è stato costituito nel 1906 e chi lo visita ha l'impressione ancora di andare in un vecchio museo. Pochi passi avanti, nonostante i grandi progressi avvenuti in tutti i campi. Ho voluto in quella visita esaminare il laboratorio per l'analisi dei materiali ferrosi, che è il più importante. Infatti uno dei compiti più delicati è quello di esaminare gli acciai per le rotaie, per i respingenti, per i tiranti, tutti necessari e tutti indispensabili per la sicurezza di chi viaggia. Mi sono convinto che il personale compie opera meritoria, nonostante l'insufficienza dei mezzi a disposizione.

Ora, per finire su tale argomento, vorrei fare, onorevole Ministro, una domanda che non ha nè del personale, nè dello scandalistico, ma tiene solo al decoro, al prestigio delle nostre ferrovie e vorrei che in questo caso mi desse la stessa smentita che mi ha dato per la Fidenza-Salsomaggiore.

Giorni fa, dopo il 3 giugno ultimo scorso, data di riforma delle classi, venne respinta al mittente, dalla Svizzera, una vettura di prima classe, perchè il velluto rosso cedeva graziosamente il suo colore sporcando — è la parola — i vestiti dei viaggiatori. Come venne acquistata la partita di velluto rosso, che deve essere una partita molto importante? Fu interpellato tempestivamente l'Istituto sperimentale, e si attese tale responso prima di addivenire all'acquisto? Io mi auguro che nella sua risposta lei tranquillizzi il nostro settore e tutti i colleghi, perchè ne andrebbe anche del prestigio della nostra Nazione.

Il relatore ripete nella sua relazione: « Bisogna incrementare il traffico; bisogna ridurre le spese ». D'accordo, ma bisogna aggiungere anche qualcos'altro: occorre spendere bene i denari dei contribuenti, adottando tutti gli accorgimenti e le cautele possibili.

Ed ora, vorrei brevemente trattare il problema della navigazione interna. Signor Ministro, le statistiche degli incidenti sulle strade diventano paurose; sono milioni di vittime che perdono la vita sulle nostre strade, e di questo ci dobbiamo sentire tutti responsabili: tutti noi del Senato, tutti i deputati della Camera, e specialmente il potere esecutivo. Non basta fare le statistiche, fare dei progetti, rimandare con progetti pluriennali la soluzione del problema: bisogna provvedere, e nel modo che abbiamo pronto, con quello che è a nostra portata oggi. Se noi vogliamo che le strade siano decongestionate, utilizziamo almeno tutto quello che si presta al trasporto di merci o di viaggiatori. Uno di questi mezzi è la navigazione interna. Noi abbiamo nella Valle padana un fiume che presta grandi possibilità di navigazione; e, mentre si attente l'autostrada del Sole, che è stata inaugurata e speriamo in un breve tempo possa essere anche utilizzata, io credo che usufruire della navigazione fluviale sul Po sia una cosa utile ed indispensabile.

Vi sono di quelli che vorrebbero che la navigazione fosse fatta con canali, che dovrebbero essere creati apposta; ma i tecnici dimostrano che con pochi miliardi di spesa (6 o 7 miliardi) si potrebbe mettere in efficienza il Po, togliendo quei 6 o 7 ponti di barche che oggi impediscono la navigazione. Noi dobbiamo ricordare che la Commissione tecnica italo svizzera ha già dato da oltre due anni il suo parere nettamente favorevole alla navigabilità del Po con grossi natanti, e che la grande dorsale Lago Maggiore-Milano-Cremona-Venezia dovrà includere il tronco del Po-Cremona-

Foce-Mincio, ormai in condizioni di navigabilità eccellenti. Da allora si è fatta della strada. In una recente riunione di tecnici, l'Ispettore superiore del circolo del Po ha dichiarato: « Questi lavori di sistemazione dell'alveo del Po danno ormai sicuro affidamento della possibilità di navigare con natanti da 600 e più tonnellate ». È ciò che spaventa di più coloro che non volevano credere nella sistemazione del Po alla grande navigazione. Sappiamo che ci sono quelli che temono queste possibilità. Noi non dobbiamo avere invece nessuna preoccupazione e se è possibile dobbiamo utilizzare anche questa via che sarà un grande sfogo per le nostre arterie stradali. D'altra parte è certo che la dimostrazione inoppugnabile non può esser data che dall'effettiva utilizzazione come idrovia del nostro maggior fiume a valle di Cremona, dimostrazione che non tarderà a venire per troncare definitivamente ogni ulteriore tentennamento, come è avvenuto già per il tratto del Po a valle del Mincio. Per quanto riguarda la spesa per il canale superiore idoneo per natanti fino a 600 tonnellate prevista in 320 milioni va osservato che il progetto esecutivo del canale Milano-Cremona-Po prevede la spesa di 350 milioni al chilometro ed è facile arguire che la differenza è troppo modesta se si tiene conto delle maggiori esigenze tecnico-economiche del tracciato padano superiore, per quanto venga indicata la sezione liquida del canale in metri quadrati 75, tale cioè a quella adottata per il canale Cremona-Po. Un altro settore riguarda gli interessi e le necessità della zona emiliana. Sarebbe una grave ingiustizia rinunciare all'apporto di quel ricco territorio che si affaccia per tanti chilometri al nostro maggior fiume; nè si dica che il tracciato utilizzato per il Po va scartato anche perchè non attraversa zone altrettanto industriali come quelle del nord della Lombardia. L'industria non si deve fermare in Lombardia. Abbiamo visto che con la Cassa del Mezzogiorno si cerca di allargare le industrie in modo che vadano anche al sud. Perchè dovremmo rinunciare a questa via naturale, che ci offre molte possibilità, per il fatto che in Lombardia vi è un maggior numero di industrie rispetto a quello delle Regioni attraversate dal Po? Se fosse vero che il Po non risponde alle esigenze di una grande regolare navigazione, potrebbe sempre essere costruito il canale navigabile Cremona-Mantova. Trattasi di un canale lungo 55 chilometri, di costruzione estremamente facile con un dislivello di soli 20 metri. La spesa, tenuto come base il costo del canale Milano-Cremona-Po, con criteri più che prudenziali, ascenderebbe a 16 miliardi, cosicchè l'idrovia Milano-Mantova costerebbe 40 miliardi e misurerebbe 130 chilometri. È possibile che per il tratto a valle di Cremona, ignorando il continuo miglioramento dei fondali anche in tempo di magra, si debba sostenere la convenienza di un tracciato molto più costoso che non consente il pratico esperimento delle possibilità dell'idrovia naturale, che nella deprecata ipotesi che il Po non risponda alle esigenze di una efficiente idrovia, può essere sostituita con un tronco di un nuovo canale di modesto costo? Nè va dimenticato che il fiume ha sempre una potenza di trasporto enormemente superiore al canale, sia per la possibilità di affiancare mezzi in parallelo o con rimorchi senza perder tempo, sia per la maggiore possibilità consentita sui fiumi e limitata ai canali della minore spesa di manutenzione per quanto riguarda i canali. Si è più volte accennato ai recenti articoli sui giornali, su riviste tecniche che le caratteristiche del Po non sono inferiori a quelle possedute da altri fiumi europei. E basterebbe leggere quello che dicono in proposito i giornali svizzeri e francesi per convincersi che agli effetti della navigabilità dei fondali, il tratto del Po tra Foce Mincio e Cremona ha caratteristiche paragonabili a quelle dell'Elba con una velocità media di corrente inferiore che consente in ascesa una potenza maggiore di trasporto. Noi auspichiamo che l'interesse nazionale e l'interesse locale nonchè le pressioni politiche decidano i governanti a quella che secondo noi è un'opera urgente e indispensabile. Utilizziamo anche questa linea. E se noi con questa idrovia avremo diminuito il numero dei morti delle nostre strade, sarà sempre una benemerenza che andrà al Governo.

Ritorniamo al bilancio dei trasporti; noi abbiamo la Gestione raggruppamento autocarri nella quale con un laborioso travaglio si è cercato di conciliare l'inconciliabile. Vi è chi vuol sopprimerla e chi vuol mantenerla. È possibile che non si trovi il modo di accor-

darci, quando tutte e due le correnti hanno un desiderio solo, quello di fare l'interesse della amministrazione ferroviaria? Noi desideriamo che la Gestione non sia soppressa anche perchè contro di essi si sono scagliati tutti i traportatori privati. Abbiamo delle circolari che ci consigliano di sopprimere immediatamente perchè non è giusto che rimanga; ma quando ci giungono queste raccomandazioni è logico che sorgano dei sospetti. Ma perchè si vuole che questo G.R.A. sparisca? Hanno paura dei confronti, della concorrenza? Dicono che è stato un disastro, che non sa amministrare. Ma se così è non dovrebbe far paura. Invece lo si vuol sopprimere. Il Presidente della 7ª Commissione mi diceva, signor Ministro, che lei ha presentato una nuova proposta al riguardo; senza pregiudicare quello che sarà l'atteggiamento nostro in Commissione noi la esamineremo benevolmente con l'intenzione di poterci anche accordare perchè sono convinto che tanto lei, signor Ministro, come noi abbiamo sempre lo stesso scopo, non ci sono fini reconditi; si lavora, con quel poco di pratica che si ha, nell'interesse dell'amministrazione ferroviaria.

Debbo rilevare anche un altro inconveniente. Ogni volta che succede qualche disgrazia vi sono manifestazioni, rimpianti e lamentele da una parte e dall'altra, però passato un po' di tempo ce ne dimentichiamo, forse perchè i problemi sono tanti che è difficile seguirli tutti. Mi riferisco ai passaggi a livello. I passaggi a livello formano un intralcio alla circolazione sulle nostre strade, specialmente sulle strade di grande traffico. Se il casellante vuol compiere il suo dovere su certe linee, non dovrebbe mai sollevare le sbarre, aprire il passaggio a livello. In tal modo si formano delle code di automobili e di camions che suonano, strombettano, urlano, imprecano, per cui molte volte il povero casellante apre il passaggio a livello; sono avvenuti dei fatti gravi appunto perchè il casellante non è stato rigido, ma se avesse applicato il regolamento non avrebbe mai aperto il passaggio a livello. Ed allora, onorevole Ministro, non si può, come dice il relatore Restagno, studiare un progetto pluriennale: vi sono dei casi la cui soluzione non si può rimandare. È quindi necessario che, nei casi più urgenti e più gravi che lei, signor Ministro, già conosce o di cui avrà modo di essere messo a conoscenza, nei punti cruciali del traffico, si provveda con la costruzione di soprapassaggi. È indispensabile che questo problema venga risolto. Un anno fa si è parlato di questa stessa questione e il ministro Romita disse di avere già preso accordi con il Ministro dei trasporti per poter risolvere, non so in quanti anni, il problema dei passaggi a livello. Io mi fido delle promesse del ministro Romita, ma vorrei che alle promesse di Romita si aggiungessero le sue assicurazioni, onorevole Ministro, in modo che questo problema non sia rimandato di un altro anno, perchè se nel 1954 vi è stato circa un milione di vittime, nel 1955-56 questa cifra sarà certamente superata. Siccome credo che lei voglia avere la coscienza tranquilla, per evitare nuovi incidenti e nuove vittime, è necessario che prenda i provvedimenti che sono indispensabili.

Per quanto riguarda il regolamento ferroviario, debbo dire che il Presidente della Repubblica nel suo primo proclama tra le altre cose ha affermato (ed è stato ciò che ha toccato l'animo nostro perchè interpretava quello che era un nostro desiderio) che i lavoratori debbono essere tenuti nella considerazione che meritano e che debbono affacciarsi alla direzione della cosa pubblica. Parole che noi abbiamo sottoscritto senza riserve, ma che hanno sollevato una quantità di proteste. Prima di lei, signor Ministro, ce n'era un altro, che, come persona, io rispetto: ma — o erano i momenti, o era il Capo del Governo — coi ferrovieri usava la maniera forte, la faccia feroce. Oggi non dico che si sia iniziata una diversa politica, ma c'è almeno la politica del sorriso, ed io apprezzo anche questa. Ma non sono gli atteggiamenti più o meno cortesi che contano, sono i fatti. Ora, siccome il regolamento è quello che deve dimostrare la buona volontà anche del Ministro e della Direzione generale, perchè non si ammette la rappresentanza del personale nel Consiglio di disciplina? Sono forse i tempi immaturi? Ma questa è una garanzia per la Direzione generale e per il Ministro, perchè un rappresentante dei lavoratori si renderà conto della necessità di certi provvedimenti, e d'altra parte, essendo in minoranza, non potrà far cambiare quello che è il parere del Consiglio di disciplina. Almeno il

personale avrà la sensazione di essere tutelato. Questo non lo si vuol riconoscere, non solo, ma si rifiuta anche di includere nel regolamento la dichiarazione del riposo e la fissazione dell'orario, mantenendo così in vigore le disposizioni fasciste. So che lei non è contrario al riconoscimento dei diritti di lavoro: quando fu nominato Ministro dei trasporti fece dichiarazioni che abbiamo accettato con entusiasmo. Credevamo fosse iniziata un'altra epoca, non dubitando, come ripeto, dei suoi sentimenti. Intuiamo però che vi sono forze conservatrici che ostacolano ogni innovazione. Lei non ha bisogno dei nostri incitamenti per imporre la sua personalità, la sua mentalità, quello che l'Italia oggi vuole nei rapporti tra datori di lavoro e dipendenti. I dirigenti dell'amministrazione ferroviaria sono ancora ancorati a vecchie concezioni: il dipendente, per loro, non è un collaboratore, ma un automa che deve ricevere ordini. La classe dei ferrovieri ha sempre ben meritato dalla Nazione, e sono certo che i ferrovieri continueranno come sempre a fare il loro dovere, si manterranno calmi e sereni fino a quando non si saranno convinti che i loro buoni diritti non vogliono essere riconosciuti. Però, signor Ministro, per evitare jatture al nostro Paese, io la consiglio di portare il peso di tutta la sua autorità perchè quello che è possibile e giusto riconoscere sia riconosciuto, perchè di tutto ciò che avviene e di quello che potrà avvenire, il maggior responsabile di fronte al Parlamento per noi è lei, signor Ministro.

Noi abbiamo completa fiducia che lei porterà la tranquillità in mezzo alla classe dei ferrovieri, per evitare jatture che noi vogliamo assolutamente evitare, ma che non dovremo mai addossare ai ferrovieri se ciò avvenisse per l'incomprensione del Ministro e di chi dirige la classe dei ferrovieri. Questo lo dico nell'interesse non solo dell'amministrazione ferroviaria, della classe dei ferrovieri, ma di tutta l'Italia, perchè è per questo che noi parliamo ed è per questo che noi lottiamo. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini, 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 invita il Governo a voler provvedere, nel corso di un certo numero di esercizi, alla ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano sulla linea Fabriano-Urbino, danneggiato nel corso della seconda guerra mondiale e non ancora riattivato, nonostante siano trascorsi ben dodici anni dalla fine delle ostilità, durante i quali numerose sono state le sollecitazioni al Ministero da parte dei parlamentari appartenenti ai vari schieramenti politici, imprese industriali, commerciali e agricole, Comuni, Provincie e privati cittadini ».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non è mia intenzione fare un lungo discorso. Sarò anzi molto breve.

Ho letto con interesse la controllatissima relazione del nostro collega onorevole Restagno. Volendo, sulla stessa relazione, si potrebbe tenere un ampio discorso, la qual cosa, per le ragioni già dette, non farò. Però due passaggi della relazione hanno richiamato in modo particolare la mia attenzione. Il primo lo ho trovato a pagina 23, laddove si dice che la riduzione del numero delle classi di viaggio è stata presa in esame fin dal 1951 dall'*Union internationale des chemines de fer*, alla quale aderiscono le più importanti amministrazioni ferroviarie europee. Questo mi ha portato a fare un'altra considerazione, che cioè non è un problema sorto all'improvviso. È dal 1951 che era stato posto il problema del passaggio da 3 a 2 classi, abolendo la terza. Noi abbiamo assistito proprio in questi giorni all'applicazione delle nuove norme, ma come è avvenuta questa applicazione? Col classificare di seconda classe le terze classi e con l'utilizzare le vetture di seconda classe anche per la prima. In pratica chi era abituato a viaggiare nella terza classe, continuerà a viaggiare nella terza, con la differenza che avrà la soddisfazione di poter dire a sè e agli altri che viaggia in seconda. Quelli che viaggiavano nella prima classe continueranno ad essere soddisfatti di dire a sè e agli altri che viaggiano in prima, con la differenza che saranno costretti non solo a viag-

giare nelle vetture già di prima classe, ma anche nelle vetture di seconda classe. Con una aggravante naturalmente, che scaturisce dalle comunicazioni che abbiamo in questi giorni apprese circa l'aumento delle tariffe, per cui i viaggiatori numerosi di terza classe non pagheranno più il biglietto che pagavano prima, ma lo pagheranno aumentato del 9 per cento; mentre i viaggiatori di prima classe pagheranno il vecchio biglietto di seconda aumentato del 16 per cento.

Mi perdoni, onorevole Ministro. Noi cadiamo nel ridicolo, così operando, verso noi stessi e verso gli stranieri. Si fa un gran parlare, e giustamente, in Italia dell'afflusso di correnti turistiche sempre più numerose nel nostro Paese. In realtà i turisti giungono in gran numero. Essi rimarranno impressionati, quando faranno il confronto fra le vetture su cui viaggiano nei rispettivi Paesi e quelle d'Italia. Andranno allo sportello, chiederanno un biglietto di seconda e viaggeranno nelle vecchie sgangherate vetture di terza. Riceveranno una impressione di serietà? Certamente no. Mi sarei per lo meno aspettato che le vetture già di seconda, anzichè passarle alla prima, l'Amministrazione le avesse passate alla terza per cui quei viaggiatori avessero potuto usare di trasporti più confortevoli. Ma ciò non è avvenuto, salvo qualche rara eccezione. Per esperienza personale — e non credo certo di essere il solo ad averla fatta — trovo che gli scompartimenti abitualmente riservati ai Parlamentari sono oggi composti anche di vetture di 2ª classe. Ma naturalmente non parlo per me o per i colleghi. Osservo solo che manchiamo di serietà, che finiamo per cadere nel ridicolo, come poco fa osservavo.

Onorevole Ministro, ella potrà osservare: sono alla direzione del Dicastero da un anno circa e non potevo in un anno risolvere questo problema. Lei fa parte però di una maggioranza. Il Governo è responsabile nel suo insieme. Questo problema non si è affacciato all'attenzione dello stesso Governo da poche settimane o da pochi mesi. È dal 1951 che il Governo sapeva che doveva applicare questa disposizione ed aveva quindi tutto il tempo per provvedere.

Io avrei compreso che a causa della carenza governativa che dura da cinque anni in questo settore, ella avesse adottata una via di mezzo. Mi è parso di leggere nella relazione che due Paesi non hanno aderito alla convenzione, la Spagna e la Grecia. Forse noi non potevamo, anche per ragioni di prestigio, seguire questi due Stati, ma nell'attesa di nuove vetture, avremmo dovuto, a me pare, trasformare le terze classi in seconde per i soli treni diretti oltre frontiera, utilizzando, beninteso, solo vagoni con sedili imbottiti; rinviando l'applicazione della intera riforma a tempi migliori.

La situazione è però quella che ho esposto e il ragionamento ci porta più lontano. Non condivido la previsione, che a me sembra ottimistica, circa il maggiore introito di 10 miliardi per effetto dell'aggiornamento delle tariffe. La cosa che più mi ha impressionato è laddove il nostro relatore afferma che analoghe variazioni di aumento sono in corso di approvazione per la spedizione delle merci. Da ciò consegue, onorevole Ministro, che, con ogni probabilità, il traffico delle persone e delle merci andrà via via diminuendo nelle Ferrovie dello Stato ed anche nelle Ferrovie in concessione, perchè i passeggeri e i trasportatori troveranno più conveniente servirsi della strada, specie per i percorsi di media distanza; per cui, se questa modesta mia analisi corrisponderà alla realtà dei fatti, ne deriverà un maggiore inevitabile traffico sulle scarse, inefficienti e inadeguate strade che noi abbiamo.

Io leggevo ieri, ed ogni giorno, specialmente all'inizio di settimana, sui giornali notizie serie, dolorose e allarmanti sul numero impressionante dei sinistri stradali. Sui giornali si parla a chiare lettere dei « teppisti del volante ». È vero, ci sono questi teppisti; è verò però altresì che le autorità che sono preposte ad intervenire non intervengono in modo adeguato, o, se intervengono, è per elevare contravvenzioni alle macchine ferme là dove c'è divieto di sosta; e non è detto che questo non debba essere fatto.

Però chi circola nelle strade d'Italia assiste continuamente a violazioni gravi del Codice della strada, anche di quel vecchio Codice ancora in vigore: si sorpassa a destra e a sinistra; ed alla congestione del traffico contribuisce l'aumento fortissimo delle macchine in circolazione. Ce lo ricordava giorni fa lo stesso

Ministro del bilancio onorevole Zoli, quando ci comunicava le cifre del maggior numero di macchine che sono state targate lo scorso anno rispetto all'anno precedente, e il crescente aumento di motociclette, di motoscooter e di ciclomotori in circolazione. È un traffico tumultuoso in pauroso aumento; e si rimane pressocchè passivi, senza prendere alcuna seria decisione. Io so e tutti sappiamo che non è con provvedimenti amministrativi che si risolvono questi problemi, ma qualcosa si può fare attraverso una migliore applicazione di queste norme. Per esempio, quando un utente utilizza un mezzo motorizzato, dovrebbe essere, a mio modo di vedere, sottoposto all'obbligo della licenza di circolazione. Però, dicendo questo, non intendo dire che ciò deve costituire un nuovo elemento fiscale per far quattrini: la licenza di circolazione per il motoscooter, la motocicletta, il ciclomotore, ecc., può anche essere concessa a titolo gratuito; ma sul piano tecnico si avrebbe una maggiore garanzia e quindi una maggiore sicurezza; e non si incoraggerebbe il delitto, l'assassinio, poichè a questo assistiamo in così grande misura oggi in Italia!

E l'aumento delle tariffe, questo passaggio a due classi dalle tre prima esistenti, mi trova favorevole sulla questione di principio della soppressione della terza classe; ma ciò deve corrispondere ad un miglioramento effettivo, e non solo ad un peggioramento, come in realtà è avvenuto e sta avvenendo. Allora, esaminando la situazione sotto questo aspetto, ne derivano alcune conclusioni. Dicevo che l'onorevole Zoli, responsabile del Dicastero del bilancio, ci ricordava l'aumento verificatosi delle macchine in circolazione: le fabbriche di automobili sfornano continuamente nuovi tipi di macchine, modificano i vecchi tipi di vetture, lanciano sul mercato macchine tecnicamente quasi perfette e confortevoli ad un prezzo accessibile ad un maggiore numero di persone; il che facilita, naturalmente, il diffondersi delle macchine stesse. Le fabbriche di motociclette, di ciclomotori, vanno sempre alla ricerca, e giustamente, di nuovi accorgimenti, di nuovi perfezionamenti; e così anche i motoscooter sono in progressivo aumento. A loro volta le case di produzione di lubrificanti, di carburanti, non fanno altro che insistere con la loro propaganda per magnificare i rispettivi prodotti e quindi invogliare a consumare di più. Le stesse case di produzione di autoveicoli in genere concedono notevoli facilitazioni di pagamento rateale, il che spinge all'acquisto anche coloro che non possono pagare per contanti. Oggi in tale corsa all'aumento del traffico stradale si inserisce anche il Ministro dei trasporti, con la introduzione dell'aumento delle tariffe ferroviarie. È logico perciò prevedere un aumento di sinistri e di danni alle persone e alle cose. Nella recente discussione del bilancio dei Lavori pubblici ho posto una domanda ai giuristi. Abbiamo oggi la fortuna di avere alla Presidenza di questa Alta Assemblea un eminente giurista.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Ministro è un valoroso avvocato.

CAPPELLINI. Bene, così anche all'onorevole Ministro, come valoroso giurista, pongo la domanda: vi è o no una responsabilità civile del Governo e dei Ministri nel crescente numero dei sinistri? Io lego questa responsabilità civile e quindi all'obbligo di risarcire i danni al fatto di non aver provveduto a migliorare le strade. Se il Governo con la sua azione spinge all'aumento del traffico stradale, ha anche il dovere, a mio parere, di provvedere con mezzi adeguati. Il primo mezzo è quello delle autostrade, che non sono state più costruite non so da quanti anni. C'è, è vero, il programma delle nuove autostrade, però il processo di costruzioni sarà molto lungo e nella più fortunata delle ipotesi « l'autostrada del sole » sarà completata tra 8 o 9 anni. Intanto il problema si aggrava ulteriormente. È un problema piuttosto elegante che i giuristi possono e debbono studiare perchè la situazione è diventata veramente intollerabile e non si risolve con le poche autostrade in programma. Si impone la costruzione di nuove strade, l'allargamento di quelle esistenti la correzione delle curve in modo che non abbiano a prodursi più tanti sinistri. Bisogna anche intervenire contro i briganti, gli assassini della strada, cioè gli scatenati che vogliono superare tutti e che provocano tanti gravissimi incidenti.

Debbo anche rilevare che le osservazioni fatte dal relatore alle pagine 6 e 7 della relazione sono giuste per ciò che concerne le partite

che gravano sull'amministrazione delle ferrovie dello Stato che non sono di competenza dell'amministrazione stessa e che debbono essere addebitate a coloro che utilizzano questo servizio come si fa in ogni buona e saggia amministrazione. Non sono però d'accordo là dove il relatore afferma che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato dovrebbe tenere a proprio carico solo le linee attive. No, ogni azienda ha dei servizi attivi e dei servizi passivi. Sarebbe troppo comodo per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato tenere solo le ferrovie attive, sarebbe un canonicato di ampiezza non ammissibile. Ci sono delle linee passive che per esigenze di carattere economico-sociale si devono in ogni caso mantenere. Tuttavia nel quadro di insieme di queste attività si può trovare ugualmente il pareggio del bilancio, verso il quale bisogna pur tendere. Misure opportune potranno essere indicate da oratori più qualificati di me che affronteranno lo stesso problema: io ho voluto solo accennarvi perchè mi pare che vada respinta la tesi del relatore di far gravare sul bilancio del Tesoro le linee passive. No, l'amministrazione ferroviaria deve tenere a proprio carico anche le linee passive, per migliorarle e per farle diventare attive con accorgimenti tecnici e amministrativi da studiarsi seriamente.

L'altro problema, quello che io ho affrontato con la presentazione di un ordine del giorno, trova un incoraggiamento in un passo della relazione dell'onorevole Restagno. Infatti a pagina 15 della relazione sono elencate, molto saggiamente, secondo me, le linee ferroviarie che l'Amministrazione deve ricostruire. E fra queste è indicata anche la Fabriano-Urbino nel tratto Pergola Fermignano. Ho sentito spesso in quest'Aula lagnarsi per il fatto che sono troppi i senatori che presentato ordini del giorno in sede di discussione di bilanci tecnici. E non pochi colleghi hanno spesso suggerito di presentare invece interpellanze, interrogazioni al posto di ordini del giorno. Ho tentato, onorevole Presidente, di far questo anch'io, ma con quale risultato? Voglio citarle solo due esempi: lo scorso anno mi ero iscritto a parlare sul bilancio delle poste e telecomunicazioni, ma a luglio inoltrato era difficile far digerire alla stanca Assemblea un ennesimo discorso, perciò rinunciai alla parola. Mi limitai perciò a dichiarare al Senato che avrei presentato una interpellanza sul problema che desideravo affrontare in sede di discussione generale; il che feci il giorno stesso. Da allora è passato un anno ma l'interpellanza non si è ancora discussa, come non si è discussa un'altra interpellanza, da me presentata, concernente un altro problema. Ma anche in fatto di interrogazioni con richiesta di risposta scritta, alle quali i Ministri dovrebbero rispondere entro 10 giorni secondo il Regolamento, ho da aggiungere qualche cosa. Ad una interrogazione presentata in data 21 febbraio 1956 con richiesta di risposta scritta, al Ministro dell'interno, al Presidente del Consiglio, ai Ministri dei lavori pubblici e della previdenza sociale, dell'agricoltura e foreste e della marina mercantile, in data 23 marzo ha risposto soltanto il Ministro dell'interno, tutti gli altri Ministri non hanno risposto affatto, nonostante fosse urgente poichè riguardava l'inverno e i gravi danni provocati nella mia regione dalle abbondanti nevicate. Allora non ci si può meravigliare se i senatori approfittano della discussione dei bilanci tecnici per presentare ordini del giorno.

PRESIDENTE. Non sa se per caso non abbiano già provveduto a fare quanto lei chiedeva, senatore Cappellini?

CAPPELLINI. Signor Presidente, non è avvenuto assolutamente nulla. Sono intervenuto parecchie volte su questo bilancio e quest'anno era talmente stanco che non mi sarei iscritto a parlare se non fossi stato incoraggiato a farlo dal nostro egregio relatore che ha affrontato il problema che mi sta tanto a cuore. Onorevole Ministro, l'amministrazione ferroviaria nel tratto di ferrovia tra Fabriano e Urbino ha ricostruito il percorso Fabriano-Pergola che è di 32 chilometri, poi ha ricostruito all'altro estremo della ferrovia il tratto Fermignano-Urbino che è di 6 chilometri in congiunzione con la ferrovia che porta a Fano. I chilometri, nel totale, sono 80, danneggiati dalla guerra, contro 38 già ricostruiti ai due poli estremi della ferrovia. Mi sono sempre domandato e mi domando anche adesso come può il Ministero ragionevolmente trascurare la ricostruzione del tratto centrale quando i due

percorsi estremi sono stati già ricostruiti? E poi si parla di ferrovie passive sul piano economico! Ma è logico che quando si procede come nel caso in esame si finisce per registrare solo passività. Questa passività però scomparirà il giorno in cui tutto il percorso sarà riattivato. E per l'appunto desidero brevemente dimostrare la necessità di provvedere a questa riattivazione. Per i viaggiatori diretti in Urbino avviene quello che mi appresto a dire. Mi si consenta di aprire una parentesi per illustrare, a chi non ha la fortuna di conoscere alcuni particolari, che cosa rappresenta Urbino per quella provincia e per la stessa regione marchigiana. È la capitale, e non da oggi, del Montefeltro; è la zona centrale della provincia. Urbino è centro turistico non soltanto nazionale ma anche internazionale e di apprezzabile rilievo. Urbino ha una Galleria nazionale d'arte nell'ex palazzo ducale, una delle meraviglie dell'epoca rinascimentale; è sede di una università con oltre 4 mila iscritti con diverse Facoltà, alle quali in queste ultime settimane se ne è aggiunta un'altra, quella di lettere. Vi è l'accademia « Raffaello », vi è la scuola per la decorazione del libro, che credo sia l'unica esistente in Italia; è insomma un centro culturale e turistico di grande rilievo. Ora che cosa bisogna fare per andare ad Urbino per ferrovia? Una volta arrivati a Fabriano bisogna proseguire per Falconara (tra Fabriano e Falconara ci sono la bellezza di 62 chilometri); giunti a Falconara bisogna cambiare e prendere il treno per Fano (Falconara Fano altri 40 chilometri); a Fano bisogna cambiare e si prende il treno di quella linea Fano-Fossombrone-Urbino che è di altri 50 chilometri. In totale bisogna percorrere 152 chilometri di ferrovia contro 80, quanti se ne hanno nel tratto tra Fabriano ed Urbino con un impiego di tempo pari a 3 ore; 3 ore e mezzo contro un'ora e mezza circa che si impiegherebbe riattivando la linea nel tratto Fabriano Urbino. Vi sono quindi maggiori spese per i viaggiatori, mentre molte famiglie, che abitualmente da Pergola, da Cagli, da Frontone da Urbania (tutti centri di una certa importanza anche per il loro sviluppo agricolo, culturale, economico, commerciale, industriale ecc.), facevano capo ad Urbino, chè è anche sede di Tribunale e di altri importanti uffici, sono costrette a fare lunghe peregrinazioni e a sostenere, ripeto, spese molto più elevate per raggiungere questo centro.

Le modeste cose che ho detto credo che siano di per sè stesse sufficienti a dimostrare la necessità e l'urgenza di questa riattivazione. Mi lusingo a credere che dopo le autorevoli parole del nostro relatore e dopo la comprensione che ella, signor Ministro, a me pare voglia sempre maggiormente dimostrare nel risolvere gli annosi e gravi problemi della sua amministrazione, possa veramente uscire dalla sua iniziativa, non dalla mia di parlamentare, l'impegno di ricostruire questo tratto in un certo numero di anni, perchè mi rendo conto che non si possa fare tutto dall'oggi al domani. Ecco perchè non ho indicato alcuna data di ricostruzione nel mio ordine del giorno. Credo che ella stessa, onorevole Ministro, debba farsi parte diligente per inserire questa linea nel programma di ricostruzione delle ferrovie ancora inattive.

Voglio aggiungere a proposito di questa ferrovia un'altra considerazione, che è di ordine generale, ma che nel caso specifiico diventa di ordine particolare, quella cioè che non tutte le ferrovie sono passive, e anche quelle che oggi sono passive diventeranno in seguito attive se si abbandoneranno certi vecchi sistemi di trazione e se si utilizzeranno in sempre maggiore misura le autovetture leggere che costano molto meno e rendono di più. Sono sicuro (del resto lo confermano le statistiche del Ministero relative al traffico ante-guerra) che la ferrovia di cui m'occupo non sarà passiva perchè il traffico è intenso, perchè congiunge direttamente le zone preappenniniche con Roma, e gli abitanti della città di Urbino e delle zone limitrofe hanno frequenti contatti, anche di affari, con Fabriano e con la nostra capitale. Oggi debbono fare un interminabile giro, per cui l'amministrazione ferroviaria non farebbe, neppure sotto questo aspetto, un cattivo affare. La cosa va vista anche da un punto di vista più generale, non tanto per la situazione di oggi, ma per quella che potrà prodursi domani, quando cioè si tradurranno nuovi accorgimenti tecnici, come ho già detto, che rendono meno costosa la gestione dei tra-

sporti ferroviari. Mi auguro, onorevole Ministro, che finalmente si possa scrivere la parola fine su questo problema che si trascina da 12 anni, dalla fine cioè della seconda guerra mondiale. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana, che avrà inizio alle ore 17, anziche alle ore 16.30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 12,55.

Dott. ALBERTO ALBERTI
Vice Direttore dell'Ufficio dei Resoconti